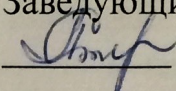


Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение
высшего образования
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
Институт управления бизнес-процессами и экономики
Кафедра Экономики и информационных технологий менеджмента

УТВЕРЖДАЮ
Заведующий кафедрой
 А.А. Ступина
«19» 06 2017 г.

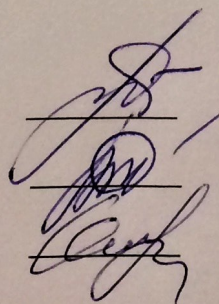
МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ
ИНСТРУМЕНТЫ ПОВЫШЕНИЯ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ
ЭФФЕКТИВНОСТИ УПРАВЛЕНИЯ ИМУЩЕСТВОМ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

38.04.02 «Менеджмент»
38.04.02.00.09 «Управление государственной и муниципальной
собственностью»

Научный руководитель

Выпускник

Рецензент



доцент, канд. экон. наук А.В. Лихтер

студент гр.ПЭ 15-02М О.В. Боришкевич

доцент, канд. экон. наук Ю.И. Колоскова

Красноярск 2017

РЕФЕРАТ

Выпускная квалификационная работа в форме магистерской диссертации на тему «Инструменты повышения социально-экономической эффективности управления имуществом железнодорожного транспортного комплекса» содержит 87 страниц текстового документа, 133 использованных источников.

Цель научного исследования - теоретическое и экономическое обоснование разрабатываемых инструментов, направленных на повышение социально-экономической эффективности управления имуществом железнодорожного транспортного комплекса.

Актуальность исследования заключается в том, что в условиях сокращения объема пассажирских перевозок, существует необходимость в поиске вариантов более эффективного использования государственного имущества на железнодорожном транспортном комплексе.

Научная новизна результатов диссертации заключается в обосновании и разработке инструментов, направленных на повышение социально-экономической эффективности управления имуществом железнодорожного транспортного комплекса.

Объектом исследования является имущество железнодорожного транспортного комплекса.

Предметом исследования выступают инструменты повышения социально-экономической эффективности использования имущества железнодорожного транспортного комплекса.

В ходе выполнения диссертационного исследования изучены научные труды, посвященные исследованию проблем управления государственным имуществом.

В результате исследования выведены социальные и экономические показатели управления имуществом железнодорожного транспортного комплекса, предложены мероприятия, направленные на повышение социально-экономической эффективности использования госимущества через реализацию проекта «Городская электричка».

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	4
1 Теоретические основы социально-экономической эффективности управления государственным имуществом.....	8
1.1 Показатели социально-экономической эффективности.....	8
1.2 Характеристика инструментов управления государственным имуществом.....	15
1.3 Анализ социально-экономической эффективности управления имуществом железнодорожного комплекса России.....	21
2 Анализ социально-экономической эффективности деятельности ОАО «Краспригород».....	41
2.1 Социально-экономические показатели деятельности ОАО «Краспригород»	41
2.2 Повышение социально-экономической эффективности использования госимущества через реализацию проекта «Городская электричка»	58
3 Разработка предложений по улучшению использования инструментов по управлению госимуществом на примере проекта «Городская электричка»	63
3.1 Предложения по улучшению использования инструментов по управлению госимуществом на примере проекта «Городская электричка»	63
3.2 Социально-экономическая эффективность предложенных мероприятий .	69
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	73
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ	77

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. В условиях сокращения объема пассажирских перевозок, существует необходимость поиска вариантов более эффективного использования государственного имущества на железнодорожном транспортном комплексе. Разработка и дальнейшая реализация мероприятий позволят использовать имущество более качественным образом.

Состояние и развитие железнодорожного транспортного комплекса имеют для России исключительное значение, так как он обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества. Железнодорожный транспорт является ведущим звеном транспортной системы России. Он не имеет альтернативы по объему потоков различных грузов и пассажиров, перевозимых на средние и дальние расстояния.

В 2003 году было ликвидировано Министерство путей сообщения (МПС) РФ, и на базе его имущественного комплекса была создана государственная компания ОАО «Российские железные дороги» (в дальнейшем - ОАО «РЖД»). На сегодняшний день, ОАО «РЖД» выступает в роли единственного продавца на рынке железнодорожных перевозок. Ограниченное число фирм, имеющих свои локомотивы, вынуждены подчиняться указаниям Управления РЖД и организовывать перевозки по указанным направлениям. Другими словами, ОАО РЖД имеет сложную структуру. Она является непосредственным центром компании. Помимо многочисленных филиалов, РЖД имеет также дочерние и зависимые компании. Самостоятельных конкурентов на рынке у компании нет. РЖД - самая крупная естественная монополия в России и одна из крупнейших в мире корпораций: уставный капитал ее составляет более 1,5 трлн. руб. (более 50 млрд. долл.).

Инфраструктура железнодорожного транспортного комплекса (коммуникации железнодорожного транспорта, сети) – это комплекс недвижимого имущества, совокупность организационно-обособленных звеньев,

в частности станционных и магистральных железнодорожных линий, железнодорожных станций, искусственных сооружений – мостов и тоннелей, постоянных устройств, т. е. инженерных сооружений (систем и средств электроснабжения, сигнализации, связи, централизации, блокировки), диспетчерского управления движением, ремонтно-восстановительных предприятий (вагонные и локомотивные депо), складов для хранения и других объектов железнодорожного транспорта, необходимых для обеспечения перевозочного процесса.

Железнодорожный транспорт обеспечивает экономию общественного времени в перевозках грузов и пассажиров, способствует развитию производительных сил общества, расширению межрегиональных связей, а также улучшению культурно-бытового обслуживания населения.

На сегодняшний день рынок пригородных железнодорожных перевозок Красноярск и Красноярского края, находится на стадии становления.

ОАО «Краспригород» находится на рынке железнодорожных услуг города Красноярск сравнительно недавно.

Основной деятельностью ОАО «Краспригород» является удовлетворение потребностей пассажиров в услугах по пригородным и внутригородским перевозкам железнодорожным транспортом.

Научная новизна. В работе проанализированы теоретические и методологические основы анализа и оценки имущества железнодорожного транспортного комплекса. По результатам проведенного анализа в работе разработаны инструменты, направленные на повышение социально-экономической эффективности управления данным имуществом.

Степень разработанности проблемы. Методологической базой исследования послужили труды выдающихся ученых в области теории государственного регулирования рыночных систем и экономики транспорта, в т.ч. А.П. Абрамова, И.В. Белова, А.В. Болотина, С. Брю, А.А. Вовка, Б.А. Волкова, В.Г. Галабурды, Н.Н. Громова, Р.А. Кожевникова, Дж. Кейнса, Б.М. Лapidуса, Л.А. Мазо, К. Макконелла, М.Е. Мандрикова, Д.А. Мачерета, З.П.

Межох, М. Миллера, Е.В. Михальцева, А.В. Орлова, П.Самуэльсона, Н.Г. Смаховой, А. Смиа, Н.П. Терешинной, и др. Также, были использованы труды ведущих российских специалистов в области экономического и финансового анализа: М.И. Баканова, В.В. Ковалева, Г.В. Савицкой, А.Д. Шеремета и др.

Организация транспортного производства и совершенствование системы управления на железных дорогах нашей страны исследовались в фундаментальных трудах ученых транспортных ВУЗов и научно-исследовательских институтов: А.А. Абрамова, Л.А. Баранова, М.Н. Василенко, Е.И. Дудкина, И.И. Зубкова, В.И. Ковалева, И.М. Кокурина, В.И. Колесникова, В.А. Кудрявцева и др.

Неоценимый вклад в создание теоретических основ и разработку практических аспектов организации систем управления на основе процессного подхода внесен зарубежными и отечественными учеными: У.Э. Демингом, Д. Джураном, А. Фейгенбаумом, Е. Харрингтоном, Ю.П. Адлером, В.А. Лапидусом, В.Д. Мацутой, М.З. Свиткиным и др.

Цель исследования. Целью работы являются обоснования применения инструментов, направленных на повышение социально-экономической эффективности управления имуществом железнодорожного транспортного комплекса.

Указанная цель обусловила решение следующих **задач**:

- изучить научно-методическую литературу по проблеме исследования;
- рассмотреть показатели социально-экономической эффективности использования государственного имущества;
- охарактеризовать инструменты управления государственным имуществом;
- проанализировать социально-экономическую эффективность управления имуществом железнодорожного комплекса России;
- проанализировать социально-экономическую эффективность деятельности ОАО «Краспригород»;
- дать характеристику проекта «Городская электричка»;

- разработать предложения по улучшению использования инструментов по управлению госимуществом на примере проекта «Городская электричка»

- провести оценку социально-экономической эффективности предложенных мероприятий.

Объектом исследования является имущество железнодорожного транспортного комплекса.

Предметом исследования являются инструменты повышения социально-экономической эффективности.

Методологическая основа исследования представляет собой совокупность научных приемов и методов исследования явлений и процессов. В ходе проведения диссертационного исследования будут применены следующие научные методы: системный, логический, сравнительный, аналитический, системно-структурный, экономико-математический, экономико-статистический, метод прогнозирования.

Для исследования состояния, проблем и перспектив развития российского рынка железнодорожных транспортных услуг, а также изучения имущества железнодорожного транспортного комплекса предполагается использование методов системного и логического анализа.

Для исследования социально-экономической эффективности управления имуществом железнодорожного транспортного комплекса, предполагается использование методов сравнительного анализа, экономико-статистических методов.

Для разработки предложений по совершенствованию использования имущества ОАО «Краспригород» в целях повышения социально-экономической эффективности предполагается применение методов структурного анализа и прогнозирования.

Теоретическую базу для исследования сформировали: нормативно-правовые акты в области управления недвижимостью ОАО «РЖД», данные Федеральной службы государственной статистики, годовые отчет ОАО «РЖД» и ОАО «Краспригород» и прочее.

1 Теоретические основы социально-экономической эффективности управления государственным имуществом

1.1 Показатели социально-экономической эффективности

Государство, как субъект хозяйственных и имущественных отношений, должно соответствовать принципу эффективности. Однако его эффективность характеризуется не только финансовыми результатами управления государственной собственностью, а достижением поставленных социально-экономических задач и стратегических целей. Результаты управления государственной собственностью необходимо измерять по показателям бюджетной (также называют коммерческой) и общественной (также называют некоммерческой, социальной) значимости, а также программно-целевому, или стратегическому показателю [92].

При оценке эффективности использования государственного имущества наиболее часто выделяют критерии эффективности коммерческого (приносящего доход) и некоммерческого (в целях реализации государственных функций) использования имущества.

Эффективность коммерческого использования имущества выражается в доходах, приносимых этим имуществом, под которым и понимаются, как поступления в бюджет, так и увеличение стоимости имущества. Уровень доходности государственного имущества в конкретных случаях может определяться с учетом складывающегося на рынке уровня доходности аналогичного имущества, и отраслевой специфики использования имущества.

Для целей государственного управления необходимо иметь экономические показатели эффективности управления собственностью, которые позволяли бы сделать вывод: эффективность управления собственностью в данном году была выше (ниже), чем в прошлом.

Однако, в чем состоит эффективность управления государственным имуществом? Как оценить результаты управления конкретным госпредприятием?

Основным программным документом в области управления госсобственностью является Концепция управления государственным имуществом и приватизации в Российской Федерации, одобренная постановлением Правительства РФ от 9 сентября 1999 г. N 1024 (далее – Концепция).

Указанной Концепцией установлено, что применительно к каждому объекту управления (группе объектов) государством должна быть определена и зафиксирована цель, которую оно преследует и достижению которой служит объект [15]. Соответственно, принцип эффективности управления заключается в достижении цели управления (определенного качественного результата деятельности или состояния объекта управления) ценой максимальной экономии ресурсов.

Концепцией установлен также ряд целей и задач управления госсобственностью, в числе которых [15]:

- повышение эффективности деятельности унитарных предприятий и учреждений, а также эффективности использования закрепленного за ними имущества;
- оптимизации количества унитарных предприятий и учреждений;
- погашение унитарными предприятиями и учреждениями кредиторской задолженности, прежде всего по налогам, обязательным платежам и по заработной плате, и как следствие – в увеличении поступлений в федеральный бюджет от использования государственного имущества, закрепленного за унитарными предприятиями;
- снижение расходов федерального бюджета на содержание казенных предприятий и учреждений.
- увеличение неналоговых доходов федерального бюджета, создающее предпосылки для снижения государством налогов на результаты деятельности;

- стимулирование развития производства, улучшение финансово-экономических показателей деятельности хозяйственных товариществ и обществ, привлечение инвестиций;
- оптимизация управленческих затрат (сокращение количества хозяйственных товариществ и обществ, в уставном капитале которых имеется доля государства, сокращение расходов, связанных с управлением);
- осуществление институциональных преобразований в экономике (реструктуризация предприятий, отраслей, создание вертикально интегрированных структур).

Положительным в соответствии с Концепцией будет признано такое управление, которое повлечет [15]:

- поступление дополнительных доходов в федеральный бюджет от коммерческого использования имущества, высвобождаемого в результате реорганизации унитарных предприятий и учреждений, а также вследствие получения части прибыли предприятий;
- снижение цен на определенные виды товаров и услуг; сокращение количества унитарных предприятий и учреждений, снижение расходов федерального бюджета на их содержание, снижение издержек производства, улучшение финансово-экономических результатов деятельности оставшихся унитарных предприятий и учреждений.
- увеличение доходов от управления находящимися в федеральной собственности акциями;
- сокращение количества закрепленных в федеральной собственности пакетов акций;
- функционирование механизма учета и контроля за деятельностью организаций, в которых государство участвует, а также отчетности и контроля управляющих;
- полноту реестра пакетов акций;
- сокращение числа мелких неликвидных пакетов акций, находящихся в федеральной собственности.

Из всего выше перечисленного к критериям экономической эффективности использования госимущества можно отнести:

- погашение предприятиями кредиторской задолженности по налогам, обязательным платежам и по заработной плате;
- снижение расходов федерального бюджета на содержание казенных предприятий;
- увеличение неналоговых доходов федерального бюджета (в том числе от управления акциями).

Причем ни один из данных показателей не является безусловным: если предприятие погасило кредиторскую задолженность перед бюджетом ценой продажи своих производственных фондов и остановилось, разве это эффективно? И как оценить эффективность после того, как предприятие погасит свою кредиторскую задолженность? Если предприятие выплатило большие дивиденды, при этом остановив инвестиционную программу и потеряв конкурентоспособность, разве это эффективно?

Эффективность некоммерческого (социальная эффективность) использования имущества определяется фактом производства заданного количества определенной государством продукции (работ, услуг) при соблюдении установленных социальных и иных стандартов (нормативов) и обеспечении определенного уровня издержек в процессе производства.

Социальная эффективность – это соотношение полученного социального эффекта и затрат, способствующих его достижению. Социальный эффект заключается прежде всего в удовлетворении потребностей общества в услугах образования, здравоохранения, физической культуры и спорта, социального обеспечения, культуры и др.

На государственном уровне социальная эффективность представлена социальной политикой, проводимой государством, которая, в свою очередь, во многом определяет как социальную сферу, так и экономическую. При хорошо развитой социальной сфере будет высоким уровень жизни в стране и, вследствие этого, экономический сектор так же будет развиваться.

Социальная эффективность национального производства показывает, насколько его развитие отвечает достижению своей главной цели – служить потребителю, удовлетворять личные нужды каждого человека.

К критериям социальной эффективности управления госсобственностью относятся [15]:

- эффективность деятельности государственных предприятий, а также эффективность использования закрепленного за ними имущества;
- целеориентированность (целесообразность) организации и функционирования государственных предприятий;
- развитие социальной инфраструктуры;
- решение целевых государственных задач; соответствие содержания управления запросам и нуждам людей;
- увеличение инновационного потенциала и др.

Социальная эффективность предполагает, что экономические решения принимаются на основе, прежде всего, социальных целей. Например, при принятии решения о строительстве нового предприятия берется во внимание не только вопрос о предполагаемых доходах, но и то, как это повлияет на состояние окружающей среды, жизнедеятельность человека.

Представим критерии социальной и экономической эффективности управления госимуществом в таблице 1.

Таблица 1 – Критерии социальной и экономической эффективности использования госимущества в РФ [15]

Критерии экономической эффективности	Критерии социальной эффективности
Высокие количественные показатели использования основных производственных фондов	Эффективность деятельности госпредприятий и закрепленного за ними имущества
Наименьшие затраты материальных и финансовых ресурсов	Целесообразность организации и функционирования госпредприятий
Увеличение неналоговых доходов федерального бюджета (в том числе от управления акциями)	Степень развития социальной инфраструктуры

Продолжение таблицы 1

Критерии экономической эффективности	Критерии социальной эффективности
Погашение предприятиями кредиторской задолженности по налогам, обязательным платежам и по заработной плате	Степень решения целевых государственных задач;
Снижение расходов федерального бюджета на содержание казенных предприятий	Уровень соответствия содержания управления запросам и нуждам людей

Методические рекомендации по организации и проведению анализа эффективности деятельности федеральных государственных предприятий и открытых акционерных обществ не устанавливают четких критериев, ограничиваясь формулировками вроде «повысить эффективность», «оптимизировать затраты» и т.п..

Отсюда можно сделать вывод, что четких социальных и экономических критериев эффективности управления государственной собственностью пока не утверждено. И, на основании прочитанного материала по данной проблеме, а также, на основании рассмотренных социально-экономических критериев эффективности использования госсобственности, мы выводим критерии социальной и экономической эффективности использования имущества предприятий, относящихся к железнодорожному транспортному комплексу.

На потребителя железнодорожных услуг оказывают влияние следующие факторы: потребность в перемещении в необходимый пункт назначения, удобство и комфорт в плане качества обслуживания и расписания рейсов, низкий или средний доход и отсутствие личного автомобиля. Под влиянием перечисленных факторов формируется спрос. Со стороны железнодорожных организаций предоставляются услуги, заключающиеся в перевозке пассажиров железнодорожным транспортом, также наличие достоинств и преимуществ деятельности данных организаций воздействует на потребительское поведение.

И в случае положительного соотношения ожиданий и запрашиваемых требований потребителей и полученного результата после использования железнодорожных услуг, потребители ощущают чувство удовлетворённости и желания воспользоваться данной услугой ещё раз. Если пользование

железнодорожными перевозками осуществляется пассажирами продолжительный период времени и потребитель является равнодушным к действиям конкурентов, то он считается лояльным потребителем железнодорожных организаций.

К критериям социальной эффективности использования имущества ж/д организаций можно отнести критерии, представленные на рисунке 1.



Рисунок 1 – Критерии социальной эффективности использования имущества ж/д организации

Степень удовлетворенности потребителей отражает способность услуги максимально удовлетворить потребности потребителя согласно своим качествам, ради которых услуга приобретается. Соответствие расписания рейсов, комфорта, безопасности пассажиров являются важными показателями социальной эффективности ж/д организации.

В таблице 2 представлены критерии экономической эффективности деятельности предприятия, оказывающего железнодорожные транспортные услуги.

Экономическая и социальная эффективность находятся в тесной взаимосвязи. В современном обществе эффективность экономической деятельности оценивается с позиций социально-экономической эффективности.

Таблица 2 – Критерии экономической эффективности использования имущества ж/д организации

Показатель экономической эффективности ж/д организации	Характеристика показателя
Пассажирооборот, пасс.-км.	Показатель отражения объёма перевозок пассажиров в пассажиро-километрах и исчисляется как произведение количества пассажиров на расстояние перевозок по каждому виду транспорта [120]
Грузооборот, т-км	Экономический показатель работы транспорта (показатель объёма перевозок грузов), равный произведению массы перевозимого за определённое время груза на расстояние перевозки [120]
Доходы организации, руб	Это увеличение экономических выгод в результате поступления активов и погашения обязательств, приводящее к увеличению капитала этой организации [120]
Расходы организации, руб	Это уменьшение экономических выгод в результате выбытия активов [120]
Прибыль, руб	Это важнейший качественный показатель эффективности деятельности организации, характеризующий рациональность использования средств производства, материальных, трудовых и финансовых ресурсов [120]

Экономическая эффективность создает предпосылки для наиболее полного достижения социальной эффективности. В то же время социальная эффективность оказывает существенное влияние на экономическую эффективность. При этом следует учесть, что социальная эффективность проявляется не сразу, а на протяжении ряда экономических циклов. Поэтому она отражается на экономической эффективности последующих лет.

1.2 Характеристика инструментов управления государственным имуществом

Государственная собственность – один из основополагающих элементов экономической системы субъекта Федерации. Однако сама по себе государственная собственность не имеет никакого экономического смысла без формирования внятной экономической политики по управлению ею и эффективной системы управления.

Понятие «управления государственной собственностью» практически не находит отражения в федеральных нормативно-правовых актах. В то же время оно закрепляется на уровне законодательства субъектов Федерации.

В литературе управление государственной собственностью субъектов РФ как процесс определяется следующим образом: «Это деятельность субъектов управления по государственно-властному управляющему (административному) воздействию на отношения, возникающие при реализации права государственной собственности субъекта РФ». В законодательстве необходимо учитывать различие между публично-правовым (административным) по своей природе процессом управления государственной собственностью субъекта РФ и осуществлении (реализацией) права государственной собственности субъекта РФ, имеющим гражданско-правовую природу.

А. В. Венедиктов понимал под «управлением, возложенным на госорган в отношении предоставленного ему государством имущества, всю совокупность функций и соответственно обязанностей, прав, осуществляемых им в отношении этого имущества, и всю совокупность правовых действий совершаемых госорганом по поводу этого имущества», а не только административно-правовые функции и административно-правовые акты управления. При этом, имея в виду непосредственно деятельность государственных предприятий, ученый утверждал, что вышестоящие органы совершают по отношению к имуществу лишь акты административно-правового характера [80].

В. И. Кошкин определяет управление государственной собственностью «как систему экономических, административных, правовых действий органов государственной власти, непосредственно управляющих объектами собственности по поводу организации воспроизводства, использования и трансформации ее объектов с помощью определенных принципов, форм и методов с целью реализации основополагающих социальных и экономических публичных интересов общества и государства» [92].

Основные методы управления государственной собственностью и их характеристики отражены в таблице 3.

Таблица 3 – Методы управления государственной собственностью в РФ

Методы управления государственной собственностью	Характеристика
Приватизация государственной и муниципальной собственности	Это возмездное отчуждение имущества, находящегося в собственности РФ, субъектов РФ, муниципальных образований, в собственность физических и/или юридических лиц. Осуществляется в соответствии с правовыми нормами, закрепленными в Федеральном законе от 21 декабря 2001 г. № 178-ФЗ «О приватизации государственного и муниципального имущества» [7].
Передача государственной и муниципальной собственности в аренду	По договору аренды арендодатель (наймодатель) обязуется предоставить арендатору (нанимателю) имущество за плату во временное владение и пользование или во временное пользование. В качестве арендодателя выступают органы исполнительной власти РФ, субъекта РФ или муниципального образования. Арендатором может быть как физическое, так и юридическое лицо. Договор аренды государственного имущества в соответствии с Федеральным законом от 26 июля 2006 г. №135-ФЗ «О защите конкуренции» [8] заключается только по результатам проведения конкурсов или аукционов на право заключения договоров аренды.
Передача государственной и муниципальной собственности безвозмездное пользование	По договору безвозмездного пользования (договору ссуды) одна сторона (ссудодатель) обязуется передать или передает вещь в безвозмездное временное пользование другой стороне (ссудополучателю), а последняя обязуется вернуть ту же вещь в том состоянии, в каком она ее получила, с учетом нормального износа или в состоянии, обусловленном договором/ При передаче государственного имущества в безвозмездное пользование субъектами договорных отношений являются: - ссудодатель – Российская Федерация, субъекты РФ, муниципальные образования; - ссудополучатель – физические и юридические лица, включая органы государственной власти, иные государственные органы и органы местного самоуправления.
Передача государственной и муниципальной собственности доверительное управление	По договору доверительного управления имуществом одна сторона (учредитель управления) передает другой стороне (доверительному управляющему) на определенный срок имущество в доверительное управление, а другая сторона обязуется осуществлять управление этим имуществом в интересах учредителя управления или выгодоприобретателя. Учредителем управления могут выступать компетентные органы исполнительной власти РФ, субъекта РФ или муниципального образования.

Продолжение таблицы 3

Методы управления государственной собственностью	Характеристика
Управление государственной и муниципальной собственностью посредством заключения концессионного соглашения	По концессионному соглашению одна сторона (концессионер) обязуется за свой счет создать и/или реконструировать определенное этим соглашением имущество, право собственности на которое принадлежит или будет принадлежать другой стороне (концеденту), осуществлять деятельность с использованием (эксплуатацией) объекта концессионного соглашения, а концедент обязуется предоставить концессионеру на срок, установленный этим соглашением, права владения и пользования объектом концессионного соглашения для осуществления указанной деятельности [6]. К концедентам, в соответствии с ФЗ от 21 июля 2005 г. №115-ФЗ «О концессионных соглашениях», относят РФ, субъект РФ, муниципальное образование, которые участвуют в концессионных правоотношениях посредством уполномоченных органов государственной власти и местного самоуправления [6].
Участие государства через пакеты акций	Управление пакетами государственных акций хозяйственных обществ, закрепленных в федеральной собственности, осуществляется Правительством РФ или уполномоченным органом в порядке, определенном федеральным законодательством.

Остановимся более подробно на последнем методе управления, представленных в таблице 3.

Росимущество формирует федеральный перечень акционерных обществ, созданных в процессе приватизации, акции которых закреплены в федеральной собственности, а также в отношении которых принято решение об использовании специального права («Золотая акция»). В перечень включаются акционерные общества, которые:

- производят продукцию (товары, услуги), имеющую стратегическое значение для обеспечения национальной безопасности государства;
- осуществляют свою деятельность в качестве субъектов естественных монополий;
- занимают доминирующее положение на потенциально конкурентном товарном рынке и подлежат реорганизации в целях создания конкурентной среды на этом рынке;

- акции которых подлежат внесению в уставные капиталы других акционерных обществ, в том числе холдинговых компаний.

Росимущество в пределах предоставленных ему полномочий управляет закрепленными в федеральной собственности пакетами акций приватизированных предприятий путем представления интересов РФ в органах управления акционерного общества уполномоченными лицами – представителями РФ или путем передачи акций в доверительное управление.

Управление деятельностью акционерных обществ (АО) с преимущественной долей государственных акций – государственных корпораций осуществляется на основе договора о государственном представительстве.

Если контрольный пакет акций АО принадлежит РФ, ее представители принимают участие в общих собраниях акционеров, участвуют в работе совета директоров. Генеральный директор назначается Правительством РФ. Если РФ принадлежит более 10% акций АО, представитель государства принимает участие в работе совета директоров. Если РФ принадлежит менее 10% акций АО, принадлежащие РФ пакеты акций передаются в доверительное управление. Операции с ценными бумагами и участие в капитале. Росимущество совместно с Федеральной комиссией по ценным бумагам и фондовому рынку, Российским фондом федерального имущества по поручению Правительства РФ за счет бюджетных средств, а также за счет других средств, полученных от использования государственного имущества, по нормативам, утвержденным Правительством РФ, формирует и управляет портфелем ценных бумаг [92]:

- проводит подготовку и осуществляет приватизационные работы, формирующие портфель ценных бумаг;
- передает в залог ценные бумаги, находящиеся в государственной собственности;
- анализирует рынок ценных бумаг;
- инвестирует бюджетные средства в ценные бумаги.

Говоря о системе управления государственной собственностью, трудно дать единое определение этого понятия, поскольку здесь необходимо выделять следующие типы системных представлений [83]:

- а) функциональное,
- б) макроскопическое,
- в) иерархическое,
- г) процессуальное.

Каждое из указанных представлений системы отражает определенную группу ее характеристик.

Под функциональным представлением системы понимается совокупность действий (функций), которые необходимо выполнять для реализации целей функционирования системы.

Макроскопическое представление характеризует систему как единое целое, находящееся в «системном окружении» (среда). Следовательно, система может быть представлена множеством внешних связей со средой.

Иерархическое представление основано на понятии «подсистема» и рассматривает всю систему как совокупность подсистем, связанных иерархически.

Процессуальное представление характеризует состояние системы во времени.

Таким образом, система управления государственной собственностью, являясь упорядоченным множеством взаимосвязанных элементов, согласованное функционирование которых направлено на достижение заданных целей, в частности включает:

- а) механизм управления (цели, принципы, методы);
- б) функциональную подсистему (функции и органы управления собственностью);
- в) процессы управления собственностью;
- г) подсистему обеспечения (учет, оценка, кадровое обеспечение, контроль эффективности и т. п.) [83].

Таким образом, каждый метод управления государственной собственностью, используемый органами исполнительной власти, может оказать положительное и отрицательное воздействие на социально-экономическую эффективность использования госимущества.

1.3 Анализ социально-экономической эффективности управления имуществом железнодорожного комплекса России

Компания ОАО «РЖД» была создана путем приватизации имущества федерального железнодорожного транспорта, осуществленной в соответствии с законодательством Российской Федерации в 2003 году [120]. В процессе приватизации был создан единый хозяйствующий субъект путем изъятия имущества у организаций федерального железнодорожного транспорта и внесения его в уставной капитал ОАО "РЖД". Единственным акционером компании является Российская Федерация. От имени Российской Федерации полномочия акционера осуществляются Правительством Российской Федерации. ОАО "РЖД" входит в число крупнейших транспортных компаний мира и является одним из самых крупных предприятий в России.

Деятельность ОАО «РЖД» удовлетворяет требованиям следующих стандартов и нормативных документов [120]:

- Федеральный закон «Об акционерных обществах»;
- Приказ Росимущества от 26.07.2005 г. № 228 «Об упорядочении деятельности Федерального агентства по управлению федеральным имуществом в сфере корпоративного управления» (с рекомендациями для формирования позиции Российской Федерации по вопросу утверждения годового отчета Открытого акционерного общества, акции которого находятся в собственности Российской Федерации);
- Постановление ФКЦБ от 31.05.2002 г. № 17/пс «Об утверждении положения о дополнительных требованиях к порядку подготовки, созыва и проведения Общего собрания акционеров»;

- Распоряжение ФКЦБ от 04.04.2002 г. № 421/р «О рекомендации к применению кодекса корпоративного поведения».

Миссия компании состоит в удовлетворении рыночного спроса на перевозки, повышение эффективности деятельности, качества услуг и глубокой интеграции в Евроазиатскую транспортную систему.

Высшим органом управления ОАО «РЖД» является Общее собрание акционеров.

Поскольку единственным акционером Общества является Российская Федерация и от ее имени полномочия осуществляются Правительством Российской Федерации, то в соответствии со статьей 47 Федерального закона «Об акционерных обществах» решения о численном и персональном составе Совета директоров ОАО «РЖД» принимаются Правительством Российской Федерации единолично и оформляются письменно.

Главные цели деятельности общества - обеспечение потребностей государства, юридических и физических лиц в железнодорожных перевозках, работах и услугах, оказываемых железнодорожным транспортом, а также извлечение прибыли [120].

Для определения уровня развития и специфики железнодорожных транспортных услуг в нашей стране, влияющих на уровень развития отрасли и конкретных предприятий, необходимо рассмотреть состояние рынка данных услуг в России, проблемы и перспективы его развития.

Транспортный фактор имеет особо важное значение в России с ее огромной территорией и неравномерным размещением ресурсов, населения и производства, связывая в единый народно-хозяйственный комплекс разные регионы нашей страны. Транспорт создает условия для формирования местного и общегосударственного рынка, для связи России с внешним миром [91].

Одним из основных видов транспорта в Российской Федерации является железнодорожный. Железные дороги, будучи основой транспортной системы Российской Федерации, имеют чрезвычайно важное государственное, экономическое, социальное и оборонное значение. От них требуется

своевременное, качественное и полное удовлетворение потребностей населения, грузоотправителей и грузополучателей в перевозках [100].

В перевозках пассажиров участвуют несколько видов транспорта, такие как железнодорожный, автобусный, морской, внутренний водный и воздушный.

Представим данные о пассажирообороте по видам транспорта общего пользования РФ в таблице 4.

Таблица 4 – Пассажирооборот по видам транспорта общего пользования в РФ, 2014-2015 гг., млрд. пасс-км [119]

Вид транспорта	2014	2015	Отклонение (+/-)	Удельный вес в 2015г., %
Железнодорожный	130,0	120,6	-9,4	25,5
Автобусный	127,1	126,3	- 0,8	26,6
Морской	0,07	0,06	-0,01	0,01
Внутренний водный	0,5	0,5	-	0,1
Воздушный	241,4	226,8	-14,6	47,8
Всего	499,07	474,26	-24,81	100,0

Представим структуру пассажирооборота по видам транспорта общего пользования в РФ в 2015 г. на рисунке 2.

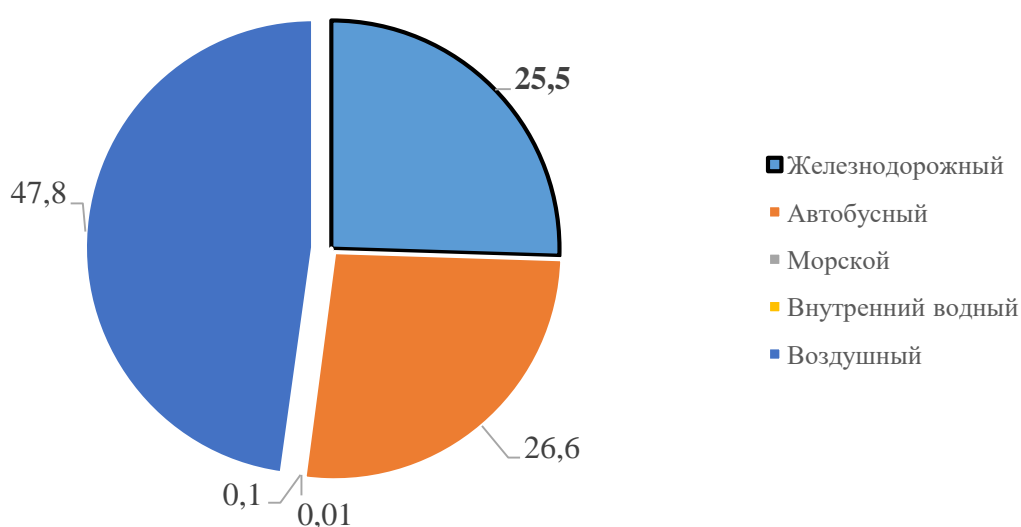


Рисунок 2 – Структура пассажирооборота по видам транспорта общего пользования в РФ в 2015 г., %

На железнодорожный транспорт приходится 25,5 % (рисунок 2) от общей доли транспорта общего пользования РФ, так как в перевозке пассажиров это самый дешевый вид транспорта, надежный и регулярный (он практически не зависит от времени года, суток и погодных условий). Основная доля приходится на воздушный вид транспорта, а именно 47,8%.

Железнодорожному транспорту принадлежит первостепенная роль в осуществлении перевозок. Железные дороги связывают все области и районы нашей огромной страны, имеющей территорию площадью 17,8 млн. км, и в условиях недостаточности хороших автомобильных дорог обеспечивают потребности населения в перевозках и нормальное обращение продукции промышленности и сельского хозяйства.

Представим динамику пассажиров, пользующихся железнодорожным транспортом на рисунке 3 [120].

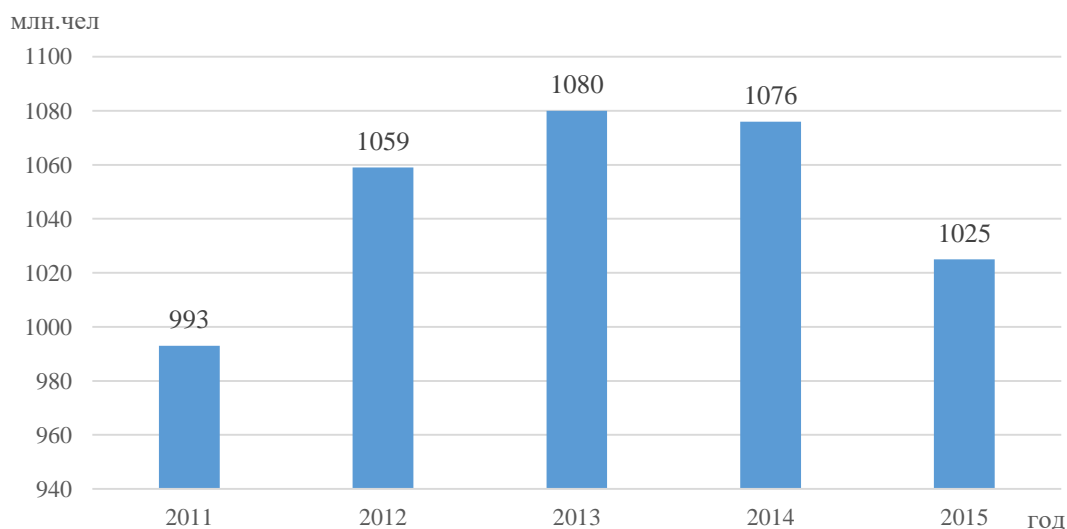


Рисунок 3 – Динамика пассажиров, пользующихся железнодорожным транспортом в РФ, 2011-2015 гг., млн.чел

Количество перевезенных пассажиров железнодорожным транспортом начиная с 2013 года снижается, а именно, в 2015г количество перевезенных пассажиров меньше на 55 тыс.чел по сравнению с показателем 2013г. Данное

изменение говорит о том, что люди предпочитают более быстрые виды транспорта, отдавая предпочтения воздушным.

Железнодорожному транспорту принадлежит ведущая роль в системе путей сообщений России, железные дороги наиболее приспособлены к массовым перевозкам. Они функционируют днем и ночью независимо от времени года и атмосферных условий, что особенно важно для России с ее разными климатическими зонами. Железные дороги являются универсальным видом транспорта для перевозок всех видов грузов в межрайонном и во внутрирайонном сообщении. Мощное развитие этого вида транспорта обусловлено огромными размерами территорий страны, особенностями размещения производительных сил России, интенсивным обменом продукцией и ресурсами всех ее регионов [100].

Представим динамику грузооборота железнодорожного транспорта в РФ за 2011-2015 гг. на рисунке 4 [120].

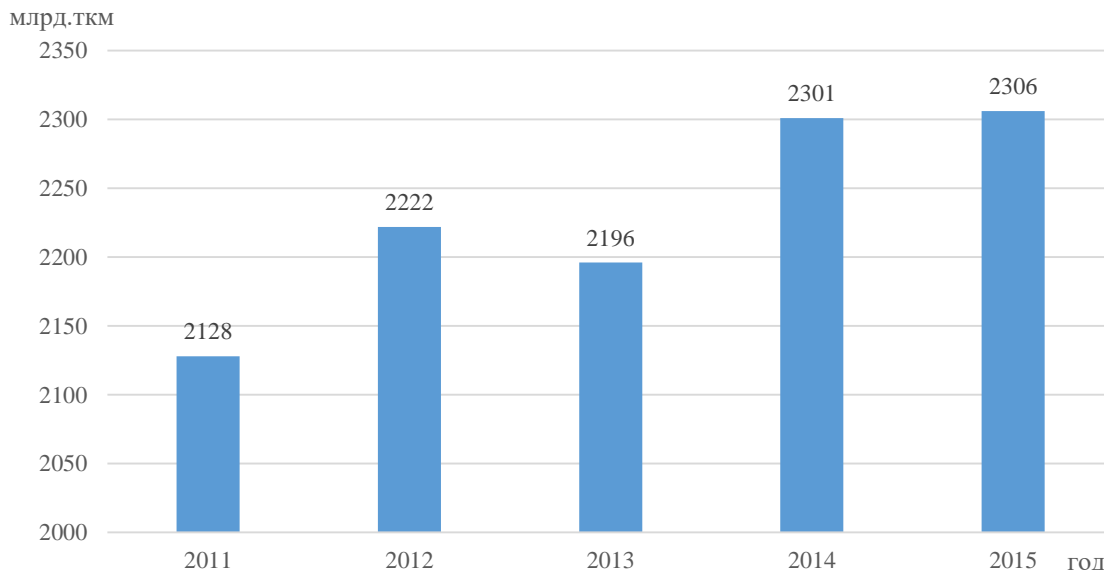


Рисунок 4 – Динамика грузооборота железнодорожного транспорта в РФ, 2011-2015 гг., млрд ткм

На рисунке 4 виден рост грузооборота железнодорожного транспорта в РФ. В 2015 году грузооборот составил 2306 млрд ткм, что на 8% больше по

отношению к 2011 году (рисунок 4). Данное изменение свидетельствует о масштабах нашей страны и об интенсивном обмене продукции и ресурсами всех регионов.

Отразим динамику пассажирооборота железнодорожного транспорта в РФ на рисунке 5 [120].

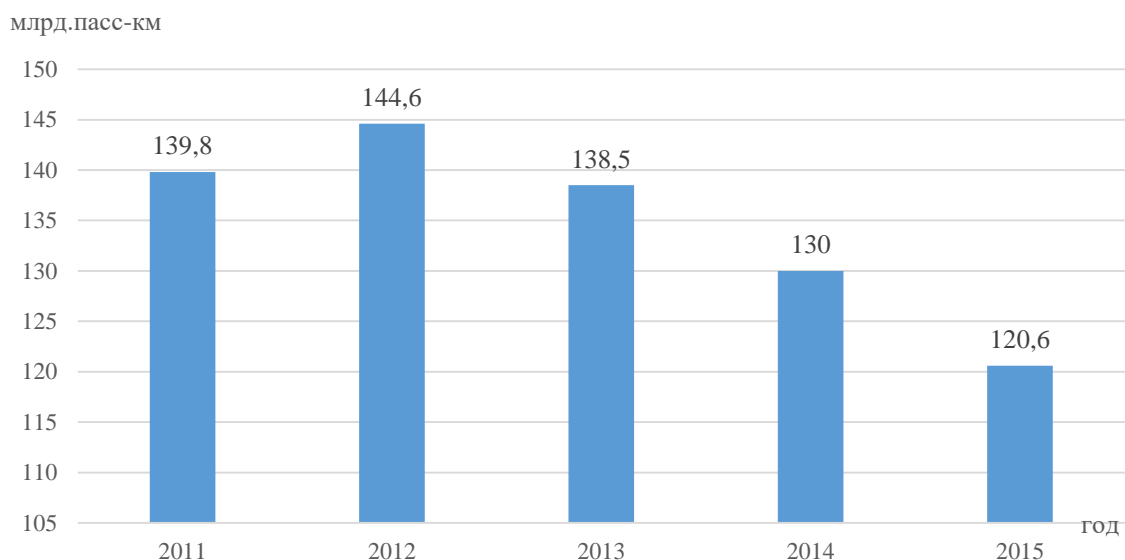


Рисунок 6 – Динамика пассажирооборота железнодорожного транспорта в РФ, 2011-2015 гг., млрд пасс.-км

Анализ пассажирооборота железнодорожного транспорта показал динамику снижения показателей. В 2015 году пассажирооборот составлял 120,6 млрд пасс.-км, что на 7,2% ниже показателей 2014 года. Снижение произошло из-за ряда причин: сокращения убыточных поездов, повышения регулируемых тарифов на перевозки в условиях сокращения государственных субсидий, наращивание оборота конкурентных видов транспорта (авиатранспорт).

Показатели ключевых финансовых результатов ОАО «РЖД» за 2014-2015гг представим в таблице 5.

Таблица 5 – Ключевые финансовые результаты ОАО «РЖД» за 2014-2015гг., млрд.руб

Показатель	2014г	2015г	Отклонение, %
Доходы	1401,7	1510,8	7,8
Расходы	1343,2	1427,2	6,2
Чистая прибыль	-44,1	0,3	-

Основной причиной чистого убытка ОАО «РЖД» в 2014 году является существенный рост курсовых разниц из-за обвала рубля, против прибыли в 0,74 млрд.руб годом ранее.

Имущество компании было сформировано путем внесения в уставный капитал ОАО "РЖД" по балансовой стоимости активов 987 организаций федерального ж/д транспорта, принадлежащих государству [120].

Имущество железнодорожного транспорта составляет железнодорожную инфраструктуру, которая представляет собой технологический комплекс, включающий железнодорожные пути общего пользования, а также примыкающие к ним пути необщего пользования и другие сооружения, железнодорожные станции, устройства электроснабжения, сети связи системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы и систему управления движением и иные, обеспечивающие функционирование этого комплекса, здания, строения, сооружения, устройства и оборудование, железнодорожный подвижной состав – локомотивы, грузовые вагоны, пассажирские вагоны локомотивной тяги и мотор-вагонный подвижной состав, а также иной, предназначенный для обеспечения осуществления перевозок и функционирования инфраструктуры железнодорожный подвижной состав.

По состоянию на 18.04.2017 уставный капитал ОАО «РЖД» составляет 2169,3 млрд.руб и разделен на 2,169 млрд. обыкновенных именных бездокументарных акции номинальной стоимостью 1000 рублей каждая акция и 50 млн. привилегированных именных бездокументарных акции номинальной стоимостью 1000 рублей каждая акция [120].

В таблице 6 представлены технические характеристики ОАО «РЖД» по состоянию на 2015 год.

Таблица 6 – Технические характеристики ОАО «РЖД», 2015г

Характеристика	Значение
Эксплуатационная длина железных дорог, тыс.км.	86,3
Протяженность электрофицированных линий, тыс.км.	43,4
Грузовые магистральные локомотивы (электровозы и тепловозы), тыс.ед.	11,8
Грузовые вагоны всех типов, тыс.ед.	5,9
Пассажирские локомотивы (электровозы и тепловозы), тыс.ед.	3,1
Пассажирские вагоны дальнего следования, тыс.ед.	2,1
Пассажирские вагоны пригородных поездов, тыс.ед.	14,3

ОАО «РЖД» располагает широким спектром подвижного состава, значительная часть которого досталась им в наследство от СССР. Среди тягрового состава — тепловозы, электровозы, электропоезда, дизель-поезда, автомотрисы, дрезины и прочее самоходное оборудование, также представлены практически все возможные типы и специализации подвижного состава локомотивной тяги по назначениям — различные вагоны (пассажирские, грузовые), специальный подвижной состав [126].

Текущий парк локомотивов на сети ОАО «РЖД» характеризуется значительной степенью износа и требует «омоложения». Так, на сегодняшний день около 9,8 тыс. локомотивов (46,2% парка) находятся за пределами срока службы, их возраст составляет более 30 лет. Ещё около 6,5 тыс. локомотивов, срок службы которых истекает в ближайшие 10 лет, находятся в возрастном диапазоне от 21 до 30 лет. При этом доля новых локомотивов в возрасте до 5 лет составляет только 13,5%, или 2,9 тыс. ед. [120].

Российский экономический кризис 2014г и последовавшее за ним снижение погрузки и грузооборота временно снизили потребность ОАО «РЖД» в новых локомотивах. В 2014 году в связи с сокращением инвестиционной программы ОАО «РЖД» закупка локомотивов компанией сократилась на 21,7% (с 803 единиц до 629 единиц).

Железнодорожный транспорт имеет целый ряд достоинств, которые также определяют его преимущественное развитие в стране. Отрасль характеризуется относительно свободным размещением, надежностью, регулярностью, универсальностью вне зависимости от времени года, суток, условий погоды. Кроме того, он позволяет экономить жидкое углеводородное топливо за счет широкой электрификации тяги. Железнодорожный транспорт особенно эффективен в перевозках на дальние расстояния, а с учетом огромного пространства территории России он в перспективе останется ведущим видом транспорта и массовых грузовых перевозках на дальние расстояния, и в пассажирских перевозках на средние расстояния, и в пригородном сообщении.

Железные дороги, по сравнению с другими видами транспорта, в меньшей степени воздействуют на окружающую среду и имеют меньшую энергоемкость перевозочной работы. Общеизвестными преимуществами железных дорог перед другими видами транспорта являются экономичность (сравнительно низкая стоимость перевозок), ресурсосберегаемость, экологическая предпочтительность (с точки зрения шума и сохранности окружающей среды), безопасность движения [115].

Что касается тенденций развития нашей страны, то перед холдингом ОАО «РЖД» стоит ряд глобальных проблем.

Во-первых, в последнее время в железнодорожную отрасль России снизился поток инвестиций, что повлекло за собой увеличение физического и морального износа основных фондов. Необходимость инвестиций также объяснено тем, что они будут способствовать замещению изношенных локомотивных составов и инфраструктуры отрасли. Безусловно, для отрасли нужно не только техническое совершенствование и повышения уровня качества основных фондов, но и расширение перечня сервисных услуг [115].

Необходимо работать над повышением уровня безопасности функционирования ж/д транспорта. Важным направлением является увеличение эффективности функционирования транспорта за счет введения в

эксплуатацию технологий, направленных на сбережение ресурсов и совершенствование работы сети железнодорожных линий. Важно повышать конкурентоспособность ж/д транспорта на внутреннем и международном рынке услуг. Информатизация, развитие телекоммуникаций и связи способны поспособствовать в создании единого пространства в информационной сфере.

До недавнего времени в качестве основных источников инвестиций выступали собственные средства железнодорожных предприятий Федерации. Транспорт оставался мало привлекательной сферой для деятельности инвесторов. Структурная реформа будет способствовать коренному изменению ситуации.

В процессе формирования инвестиционных программ необходимо вводить обязательный принцип распределения инвестиционных ресурсов. Обеспечению закупок необходимых технических средств и материальных ресурсов уделяется повышенное внимание, так как они необходимы для того, чтобы выполнять инвестиционные программы за счет конкурсных торгов и тендерных механизмов.

Тем не менее, ошибочным будет мнение, что лишь внутренними резервами можно обеспечить эффективность развития железнодорожного транспорта и решить проблемы, которые накапливались десятилетиями. Чтобы повысить инвестиционную привлекательность сферы необходимо существенно откорректировать подход к образованию тарифов отраслевых услуг. Поиск выхода должен лежать в использовании принципов рыночной дифференциации тарифов в зависимости от видов грузов. Основным стимулом инвестиционного притока станет открытость отрасли в рамках применения международных стандартов отчетности по финансам и ведения отдельной бухгалтерии внутри ОАО «РЖД».

Основной тенденцией ряда зарубежных стран является переход на высокоскоростное железнодорожное движение, но ситуация в нашей стране этого не может позволить. Всё обусловлено состоянием путей, которое сдерживает скорость движения. В настоящее время на некоторых участках

путей скорость движения локомотивов достигает 80 км/ч, тогда как в других странах она превышает 100 км/ч. Создание высокоскоростного движения в железнодорожной отрасли России в настоящее время невозможно, не только из-за изношенности и низкого качества инфраструктуры и железнодорожных путей, но и из-за недостатка инвестиций [115].

Решают эту проблему и Российские железные дороги. Нужны локомотивы и вагоны, имеющие не только более высокую грузоподъемность, скорость, но и экономичные по потреблению электроэнергии и дизельного топлива. Эти затраты в транспортных издержках занимают большой удельный вес. Их снижение – важный резерв повышения конкурентоспособности железных дорог. Перед Россией стоит задача не только обновления локомотивов, вагонов, модернизации путей, но и строительства новых железных дорог. Их в нашей стране слишком мало относительно территории и численности ее населения.

Для анализа социальной эффективности использования имущества ОАО «РЖД» были использованы данные исследования ВЦИОМ, где были рассмотрены такие показатели, как уровень удовлетворенности пассажиров, оценка степени комфортности и безопасности пассажиров, соответствие графика движения электропоездов потребностям жителей и др.

Представим график степени удовлетворенности пассажиров ОАО «РЖД» на рисунке 6 за 2014-2015 гг [95].

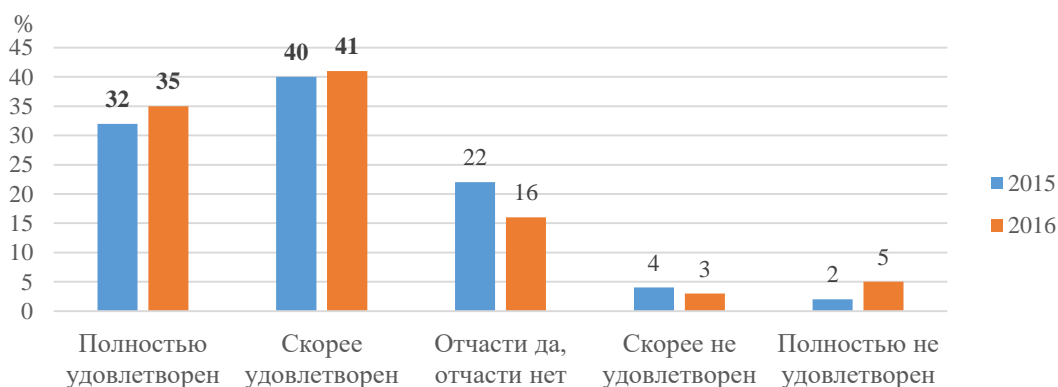


Рисунок 6 – Степень удовлетворенности пассажиров ОАО «РЖД»
в 2014-2015 гг., %

Количество пассажиров в 2015 году, которые удовлетворены полностью или удовлетворены частично, выросло на 4% (в 2014г – 72%, в 2015г – 76%). Данный показатель свидетельствует о том, что в отрасли произошли положительные изменения, качество предоставления услуг улучшилось. Таких результатов удалось достигнуть в том числе благодаря совместным усилиям Роспотребнадзора и холдинга РЖД по проведению «Года пассажира».

Анализ оценки критерия степени комфортности и безопасности пассажиров, а также соответствия графика движения электропоездов потребностям жителей представим в таблице 7.

Таблица 7 – Критерии оценки пассажирами качества предоставляемых услуг ОАО «РЖД», 2014-2015гг. [95]

Критерий	2014г	2015г
Степень комфортности	3,81	4,0
Степень безопасности	4,04	4,1
Соответствие графика движения электропоездов потребностям	4,15	4,17

По данным таблицы 3 видим рост показателей. Степень комфортности пассажиров выросла в 2015г на 0,19 пункта. Уровень безопасности – на 0,6 пункта. Данные изменения произошли за счет оборудования более 150 вагонов установками обеззараживания воздуха, с целью снижения уровня заболеваемости людей в вагонах. Также, одной из причин является осуществление постоянного контроля за наличием сертификатов соответствия на продукты питания. Был установлен особый контроль за подготовкой составов, исправностью систем водоснабжения, вентиляцией вагонов, оснащением их устройствами, препятствующими падению с верхних полок.

Незначительное изменение третьего показателя говорит о том, что значимых изменений в данной области не произошло (увеличение показателя в 2015 г по сравнению с 2014г на 0,02 пункта).

Несомненно, железнодорожный транспорт необходимо развивать, так как отказ от этого приведет к резкому замедлению темпов экономического роста в

стране. Чтобы не допустить этого, была разработана государственная Стратегия развития железнодорожного транспорта в РФ на максимально возможную перспективу - до 2030 г.[14]

Целью данной стратегии является транспортное обеспечение ускоренного социально-экономического роста в России на основе эффективного развития и модернизации железнодорожного транспорта, гарантирующего единство экономического пространства Российской Федерации и реализацию конституционных прав граждан на свободу передвижения и достижение глобальной конкурентоспособности транспортной системы.

Стратегия развития железнодорожного транспорта направлена на решение следующих задач [14]:

- 1) создание условий для реализации основных геополитических и геоэкономических целей Российского государства;
- 2) формирование инфраструктурного базиса для социально-экономического роста Российской экономики;
- 3) обеспечение транспортной доступности точек ресурсного обеспечения и промышленного роста, а также мест работы, отдыха, лечения, образования, национальных культурных ценностей – для каждого гражданина России;
- 4) приведение уровня качества и безопасности перевозок, в соответствие с требованиями населения и экономики и лучшими мировыми стандартами;
- 5) создание достаточных провозных способностей и необходимых резервов для полного удовлетворения спроса на перевозки при конъюнктурных колебаниях;
- 6) глубокая интеграция в мировую транспортную систему;
- 7) поддержание высокого уровня готовности к деятельности в чрезвычайных ситуациях, соответствующего требованиям обороноспособности и безопасности страны;
- 8) повышение инвестиционной привлекательности железнодорожного транспорта;

9) сохранение социальной стабильности в отрасли и высокое качество жизни железнодорожников как важной составляющей российского общества, приоритетность молодежной политики, эффективная социальная поддержка ветеранов железнодорожной отрасли;

10) внедрение высоких стандартов организации труда, его максимальной производительности и достижения на этой основе устойчивого обеспечения перевозочного процесса квалифицированными кадрами;

11) повышение операционной эффективности пригородных пассажирских компаний;

12) удовлетворение спроса на наиболее загруженных маршрутах;

13) рост привлекательности пригородных перевозок для потребителей за счет обновления подвижного состава, роста маршрутной скорости, совершенствования систем продажи билетов [14].

В условиях использования российских железных дорог как инструмента снижения народнохозяйственных транспортных издержек, расширение сети железных дорог должно осуществляться за счет средств государства и частного капитала, что соответствует мировому опыту.

Для того, чтобы железные дороги оставались «локомотивом» роста экономики России, их реформирование будет синхронизировано с инвестиционным развитием и модернизацией производственной базы железных дорог.

При этом модернизация должна осуществляться на основе расширения рыночных возможностей железнодорожной отрасли и, прежде всего, Компании «РЖД», а строительство новых железнодорожных линий – с использованием средств федерального, региональных бюджетов и заинтересованных частных инвесторов.

Специальным железнодорожным транспортным законом является Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации. УЖДТ РФ регулирует отношения по оказанию железнодорожными перевозчиками транспортных

услуг юридическим и физическим лицам и представляет собой основной специальный источник транспортного железнодорожного права [10].

Наряду с УЖДТ РФ к числу специальных железнодорожных законов относятся федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (далее – закон «О железнодорожном транспорте»), вступивший в силу 18 мая 2003 г. [9], и федеральный закон от 2 февраля 2003 г. № 29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта». Указанные законы вместе с УЖДТ РФ были приняты в рамках так называемого пакета специальных железнодорожных законов и являются основой проводимой структурной реформы железнодорожного транспорта.

Как следует из преамбулы, закон «О железнодорожном транспорте» «... устанавливает правовые, организационные и экономические условия функционирования железнодорожного транспорта общего пользования, основы взаимодействия организаций железнодорожного транспорта и выполняющих работы (услуги) на железнодорожном транспорте индивидуальных предпринимателей с органами государственной власти и организациями других видов транспорта, а также основы государственного регулирования в области железнодорожного транспорта необщего пользования» [9]. Данная декларация является не совсем точной; например, взаимодействию с организациями других видов транспорта посвящена, по сути, лишь ст. 19, где сказано, что регулирование указанных отношений осуществляется на основании УЖДТ РФ, иных федеральных законов и подзаконных актов, а также договоров. Анализ содержания закона «О железнодорожном транспорте» позволяет упростить его преамбулу и установить, что данный закон устанавливает основы государственного регулирования в области железнодорожного транспорта общего и необщего пользования. Следовательно, закон «О железнодорожном транспорте» является актом публичного права и составляет своего рода пару с УЖДТ РФ в сфере регулирования предпринимательской деятельности на железнодорожном транспорте.

Общая оценка закона следующая: закон «О железнодорожном транспорте» представляет собой конъюнктурное законодательное обеспечение проводимой в России реформы железнодорожного транспорта [9].

Общая оценка, данная закону «О железнодорожном транспорте», применима и к закону «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта». Реформа железнодорожного транспорта предполагает разделение хозяйственных и управленческих функций. Железнодорожный транспорт как имущественный комплекс передается ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»). Закон «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» определяет процедуру создания ОАО «РЖД», особенности приватизации имущества федерального железнодорожного транспорта, основы деятельности ОАО «РЖД», особенности распоряжения имуществом ОАО «РЖД» [9].

Важным источником правового регулирования деятельности железнодорожного транспорта являются Указы Президента РФ и постановления Правительства РФ. Интересны, прежде всего, те из них, которые касаются реформы железнодорожного транспорта: Указ Президента РФ от 8 ноября 1997 г. № 1201 «О совершенствовании структуры железнодорожного транспорта Российской Федерации», постановление Правительства РФ от 21 марта 1998 г. № 338 «О реализации мер по совершенствованию структуры железнодорожного транспорта в Российской Федерации» с ежегодными изменениями и дополнениями; постановление Правительства РФ от 18 мая 2001 г. № 384 «О программе структурной реформы на железнодорожном транспорте». Последний документ определяет основные черты проводимой в России реформы железнодорожного транспорта, устанавливая цели реформы, последовательность преобразований и идеальную модель функционирования железнодорожного транспорта.

Особое значение имеют постановления Правительства РФ о Правилах использования инфраструктуры железнодорожного транспорта. В отличие от

иных правил, действующих на железнодорожном транспорте, Правила использования инфраструктуры утверждаются Правительством Российской Федерации (ст. 3 УЖДТ РФ). Правила недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования, утвержденные постановлением Правительства РФ от 25 ноября 2003 г. № 710, в самой расплывчатой форме регламентируют порядок доступа перевозчиков к инфраструктуре, порядок предоставления информации об оказываемых владельцами инфраструктуры услугах. Правила оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, утвержденные постановлением Правительства РФ от 20 ноября 2003 г. № 703, более конкретны и детализированы.

Особенностью системы источников правового регулирования железнодорожных перевозок является относительно большое количество ведомственных актов, среди которых выделяются Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом (далее – Правила перевозок) и Правила перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом [3].

Всего насчитывается около тридцати различных правил перевозок. Все они неравнозначны как по своему значению, так и по объему [3].

Таким образом, при оценке эффективности использования государственного имущества выделяют критерии эффективности коммерческого (приносящего доход) и некоммерческого (в целях реализации государственных функций) использования имущества.

Экономическая эффективность использования имущества выражается в доходах, приносимых этим имуществом. Социальная эффективность использования имущества определяется фактом производства заданного количества определенной государством продукции (работ, услуг) при соблюдении установленных социальных и иных стандартов (нормативов) и обеспечении определенного уровня издержек в процессе производства.

Транспортный фактор имеет особо важное значение в России с ее огромной территорией и неравномерным размещением ресурсов, населения и

производства, связывая в единый народно-хозяйственный комплекс разные регионы нашей страны.

Основной вид транспорта в Российской Федерации – железнодорожный. Железные дороги, будучи основой транспортной системы Российской Федерации, имеют чрезвычайно важное государственное, экономическое, социальное и оборонное значение.

Главные цели деятельности ОАО «РЖД» - обеспечение потребностей государства, юридических и физических лиц в железнодорожных перевозках, работах и услугах, оказываемых железнодорожным транспортом, а также извлечение прибыли.

Рассматривая методы управления госимуществом, на примере ОАО «РЖД» можно сделать вывод, что государство управляет имуществом данной Компании посредством приватизации имущества и участия через пакет акций. Так как Компания была создана путем приватизации имущества федерального железнодорожного транспорта, осуществленной в соответствии с законодательством Российской Федерации в 2003 году. В процессе приватизации был создан единый хозяйствующий субъект путем изъятия имущества у организаций федерального железнодорожного транспорта и внесения его в уставной капитал ОАО "РЖД". Единственным акционером компании является Российская Федерация.

На железнодорожный транспорт приходится 25,5 % от общей доли транспорта общего пользования РФ, так как в перевозке пассажиров это самый дешевый вид транспорта, надежный и регулярный (он практически не зависит от времени года, суток и погодных условий).

Представим данные экономической и социальной эффективности использования имущества ОАО «РЖД» в 2014-2015гг в таблице 8.

Таблица 8 – Показатели экономической и социальной эффективности ОАО «РЖД» в 2014-2015гг

Показатели экономической и социальной эффективности	2014г	2015г
Экономические показатели		
Пассажирооборот, млрд.пасс.-км.	130,0	120,6
Грузооборот, млрд. тонно-километры	2 301	2 306
Доходы организации, млрд.руб	1 401,7	1 510,8
Расходы организации, млрд.руб	1 343,2	1 427,2
Прибыль, млрд.руб	-44,1	0,3
Социальные показатели		
Степень удовлетворенности пассажиров (полностью удовлетворены или частично удовлетворены), %	72	76
Степень комфортности (оценка по 5-ти бальной шкале)	3,81	4,0
Степень безопасности (оценка по 5-ти бальной шкале)	4,04	4,1
Соответствие графика движения электропоездов потребностям (оценка по 5-ти бальной шкале)	4,15	4,17

В результате анализа деятельности ОАО «РЖД» мы видим, что присутствует тенденция снижения показателя пассажирооборота (в 2012г – 144,6 млрд.пасс.-км., в 2015г – 120,6 млрд.пасс.-км.), с 2014г показатель грузооборота имеет небольшое увеличение с 2 301 млрд.т-км до 2 306 млрд.т-км в 2015г. Чистая прибыль в 2014г отрицательная. Инвестиции в железнодорожную отрасль падают.

В целом, мы пришли к выводу, что ОАО «РЖД» за последние годы показывает снижение экономической эффективности, но при этом есть рост социальной эффективности, который проявляется уровнем удовлетворенности потребителей.

Снижение ряда показателей, характеризующих деятельность ОАО РЖД происходит на фоне снижающихся инвестиций в железнодорожную отрасль. Такая динамика объясняется, на наш взгляд, с одной стороны, недостаточной скоростью грузо- и пассажироперевозок по отношению к общемировой практике и довольно высокой изношенностью имущества железнодорожного комплекса, а с другой стороны – появлением у железнодорожного транспорта

конкурента в виде автомобильного транспорта. Причем год от года уровень автомобилизации населения в стране растет.

В условиях сохранения данных тенденций необходима разработка мер, позволяющих повысить экономическую и социальную эффективность управления имуществом железнодорожного комплекса. Одной из таких мер может быть реализация в крупных городах проектов «Городская электричка», которые могут помочь разгрузить перегруженные городские дороги автомобильным транспортом и повысить уровень социальной удовлетворенности граждан.

Чтобы проанализировать конкретные изменения приведенных показателей, рассмотрим деятельность ОАО «РЖД» по пригородным пассажирским перевозкам на примере дочерней компании ОАО «РЖД» на территории Красноярского края – ОАО «Краспригород».

2 Анализ социально-экономической эффективности деятельности ОАО «Краспригород»

2.1 Социально-экономические показатели деятельности ОАО «Краспригород»

Пригородные железнодорожные перевозки играют существенную роль в экономике страны, обеспечивая свободное перемещение граждан, повышая эффективности регионов. Ежегодно электричками перевозится более 900 млн пассажиров. К характерным особенностям пригородных перевозок можно отнести их безопасность, стабильный график движения, не зависящий от погодных условий, наибольшую провозную способность, комфортабельность, менее затратный в сравнении с автотранспортом [51].

Красноярск – один из крупнейших городов России с населением более миллиона жителей, в котором сосредоточены предприятия пищевой и легкой промышленности, машиностроения, оборонно-промышленные предприятия, высшие и средние учебные заведения и т.д [118].

Все эти факторы обеспечивают приток населения, как в краевой центр, так и в пригородные зоны (садоводческие участки, в места отдыха и туризма и т.д.). Максимальный пассажиропоток наблюдается в летнее время, а зимой – минимальный.

За пригородные пассажирские перевозки г. Красноярске отвечает ОАО «Краспригород», которое является дочерним предприятием ОАО «РЖД».

Компания осуществляет железнодорожные перевозки в пригородном сообщении на территориях трех Субъектов Российской Федерации: Красноярский край, Республика Хакасия, Кемеровская область на полигоне Красноярской железной дороги [118].

Красноярский узел работает на два направления и обеспечивает транспортные связи с западными и восточными районами страны.

По направлениям пассажиропоток неравномерен, на восток от главной

станции, на участке Красноярск-Уяр пассажиропоток превосходит пассажиропоток участка Красноярск-Чернореченская, это объясняется количеством населенных пунктов, расположенных вдоль железнодорожной магистрали [118].

Для осуществления перевозки пассажиров пригородными поездами ОАО «Краспригород» в течение 2015 года, на основании внутрикорпоративных договоров в рамках общедоверального законодательства, осуществлял перевозки пассажиров на арендованных у ОАО «РЖД» поездах – в соответствии с графиками движения электропоездов.

Для всех участков узла по прибытию наибольший объем перевозок приходится с 6 до 10 часов, а максимум по отправлению с 18 до 21 часов, что составляет 40-45 % суточного потока.

Основным конкурентом пригородного железнодорожного транспорта является автомобильный транспорт. На автомобильном рынке Сибири прослеживаются те же тенденции, что и в целом по стране. Постоянный прирост автомобильного транспорта, вследствие чего сокращается доля пассажиров, пользующихся пригородным железнодорожным транспортом. Однако если рассмотреть тенденцию удорожания стоимости автомобильного транспорта и рост цен на бензин, то просматривается возможность увеличения числа пассажиров на рынке железнодорожных пригородных перевозок [126].

Осуществление перевозок по установленному графику движения поездов с высокой степенью надежности при любых погодных условиях открывает явное преимущество железнодорожным пригородным перевозкам над другими видами транспорта.

Основные конкурентные преимущества железнодорожного транспорта [120]:

- стабильный график движения, не зависящий от погодных условий;
- наибольшая провозная способность;
- экологически чистый вид транспорта;
- наибольшая безопасность;

- наиболее быстрый, в скоростном междугороднем сообщении;
- более дешевый, в сравнении с автотранспортом;
- наиболее комфортабельный.

Красноярский край на протяжении многих лет входит в число субъектов РФ, на 100% компенсирующих выпадающие доходы пригородной компании. Пригородная маршрутная сеть в регионе не только сохраняется, но и расширяется.

Компанией ОАО «Краспригород» осуществляется более 95% от общего объема выполняемых на Красноярской железной дороге пригородных перевозок.

В текущем году, как и в предыдущие годы, ОАО «Краспригород» оказывало качественные услуги пассажирам, обеспечивая потребности населения в пригородных перевозках железнодорожным транспортом, учитывая мнения потребителей данной услуги.

На Красноярской железной дороге сохранены все действующие региональные маршруты пригородных поездов. В том числе, продолжается их работа на таких социально-значимых направлениях, как Ачинск – Лесосибирск и Решоты – Чунояр, где до многих населенных пунктов нет автомобильных дорог.

Залогом эффективной организации пригородных железнодорожных перевозок, несомненно, является тесное взаимодействие и сотрудничество региональных органов государственной власти, ОАО «РЖД» и компании перевозчика [112].

Оценивая деятельность Общества, совет директоров отмечает положительные тенденции и достигнутые результаты [118]:

- основным ключевым достижением компании за 2015 год является обеспечение безубыточности перевозок с сохранением размеров движения пригородных поездов в регионах. Период прошедших двух лет стал значимым во взаимоотношениях с Кемеровской областью, поскольку впервые за весь период деятельности на территории этого региона убытки от перевозок были

компенсированы в полном объеме.

- силами компании продолжено движение пригородных поездов на тепловозной тяге на направлениях Ачинск-Суриково, Суриково - Лесосибирск, Реоты-Чунояр, АскизАбаза, Абакан-Шира, Шира-Ужур.

В среднем за 2015 год количество пар электропоездов составило в границах Красноярской железной дороги 41 пару (таблица 9) [118].

Таблица 9 - Количество пар электропоездов ОАО «Краспригород» в месяц в 2014-2015гг., ед.[118]

Регион	2014	2015	Отклонение (+/-)
Красноярский край	33	37	4
Кемеровская обл.	1	1	0
Республика Хакасия	5	5	0
Итого Красноярская ж.д.	37	41	4

Но, не смотря на определенные положительные показатели деятельности ОАО «Краспригород» на рынке пригородных перевозок, экономическая ситуация в стране и в мире в целом оказали определенное влияние и на показатели по пригородным перевозкам.

Динамика вагонокилометровой работы ОАО «Краспригород» в границах Красноярской железной дороги за период 2011-2015 гг. представлена в таблице 10 [4].

Таблица 10 - Динамика вагонокилометровой работы ОАО «Краспригород» за период 2011-2015 гг [118]

Год	Результаты вагонокилометровой работы ОАО «КрасПригород», тыс. ваг./км.	Темп прироста, %
2011	12989	-
2012	12746	-1,87
2013	12240	-3,97
2014	11051,4	-9,71
2015	11269,5	1,9

Данные таблицы 10 иллюстрируют о снижении результатов вагонокилометровой работы за рассматриваемый период. Такое снижение

вызвано неукоснительным соблюдением ОАО «Краспригород» требований приказа Минтранса РФ № 99 [6] о том, что расстояние следования пригородных поездов не должно превышать 200 км.

Средняя составность за 2015 год по Красноярской железной дороге составила – 5,8 вагона при средней составности в 2014 году – 5,6 вагона [118].

В границах Красноярской железной дороги динамика отправленных пассажиров за 2013 – 2015 гг. представлена на рисунке 7.

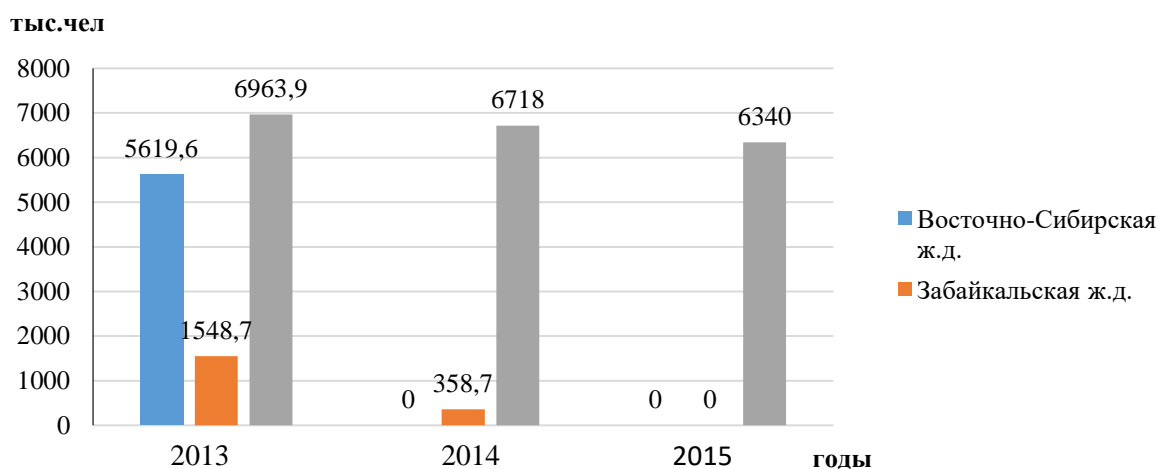


Рисунок 7 - Динамика отправленных пассажиров ОАО «Краспригород» за 2013 – 2015 гг., тыс.чел

Сопоставление данных по количеству отправленных пассажиров так же можно отметить спад количества пассажиров в 2015 г. в границах Красноярской железной дороги.

Потребителей компании ОАО «Краспригород» можно проклассифицировать на основе разделения на группы по признаку – форма оплаты проезда (рисунок 8).

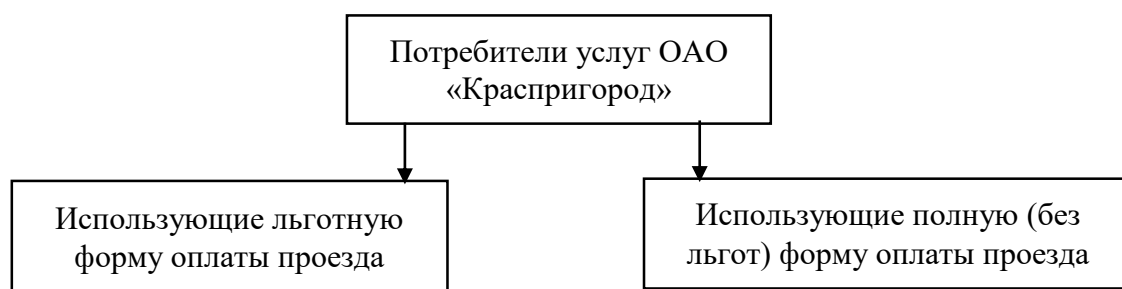


Рисунок 8 – Классификация потребителей компании ОАО «Краспригород»

Льготная форма оплаты проезда подразумевает под собой предоставление скидки на проезд в пункт назначения в размере либо 100%, либо 50% от стоимости проездного документа. Данная скидка реализуется при помощи оформления и предоставления специального проездного документа (абонемент, талона) и документов, характеризующих личность и доказывающих отнесение человека в ту или иную категорию граждан.

Наличие льготной системы оплаты проезда отдельных категорий граждан является основополагающим направлением социально-значимой деятельности компании.

Определить изменение отправленных пассажиров по их категориям можно по данным, представленным на рисунке 9.

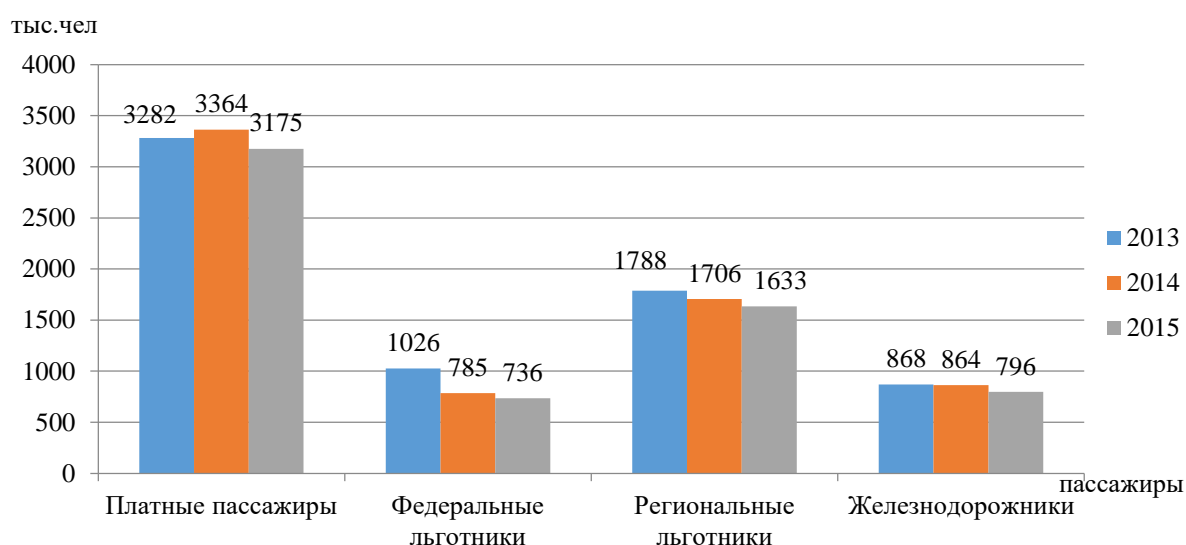


Рисунок 9 - Динамика отправленных пассажиров ОАО «Краспригород» по категориям за 2013-2015 гг., тыс.чел

Наибольший удельный вес в структуре отправленных пассажиров в границах Красноярской железной дороги составляют платные пассажиры – 50%.

- платных пассажиров перевезено 3 175,1 тыс. пассажиров или 93% к плану.

Снижение к плану произошло [118]:

- за счет увеличения пригородного тарифа по Красноярскому краю на 21% и по Республике Хакасия на 10%;

- за счет ежегодного увеличения личного автотранспорта на 8% (данные ГИБДД), которое приводит к значительному оттоку пассажиров. Так только за последние 5 лет количество автотранспорта в Красноярске увеличилось на 25 % и на сегодняшний день составляет 400 тыс. машин (в 2013г. числилось 370 тыс. машин.). С каждым годом все большее количество потенциальных пользователей пригородным железнодорожным транспортом предпочитают выезжать на дачные участки на личном автотранспорте;

- по федеральным льготникам перевезено 735,8 тыс. пассажиров, 92% к плану, что объясняется общей тенденцией снижения объема перевозок льготных пассажиров во всех субъектах РФ, в связи со снижением общего количества граждан, находящихся в федеральном регистре льготников, кроме того наблюдается устойчивая динамика снижения числа граждан, сохранивших право на полный набор социальных услуг;

- по региональным льготникам перевезено 1632,7 тыс. пассажиров, 94% к плану, что объясняется снижением количества тружеников тыла, реабилитированных лиц и лиц, пострадавших от политических репрессий в связи с естественным оттоком данной категории пассажиров;

- железнодорожников перевезено 796 тыс. пассажиров, 91% к плану, сократилось общее число оформленных железнодорожниками абонементных билетов на 5% по сравнению с прошлым годом. Кроме того, снижение числа перевезенных железнодорожников определено, тем, что согласно законодательству, организация пригородных перевозок относится к

компетенции субъектов РФ, Правительство Красноярского края исключило из заказа ряд поездов, задействованных в основном для доставки работников дороги к объектам инфраструктуры. В связи с этим дорога вынуждена была на ряде участков, где отсутствуют альтернативные виды движения организовывать перевозку работников «хозяйственными» поездами 5000-й нумерации по транспортным требованиям и маршрутным листам ОАО «РЖД».

В таблице 11 представим показатели экономической эффективности ОАО «Краспригород» за 2014-2015гг.

Таблица 11 – Показатели экономической эффективности ОАО «Краспригород» за 2014-2015гг.

Показатели экономической эффективности	2014г	2015г
Пассажирооборот, млн пасс.-км.	279,5	269,3
Доходы организации, млн.руб,	674,1	663,6
Расходы организации, млн.руб	672,4	658,5
Прибыль, млн.руб	0,32	2,87

Пассажирооборот за 2015г составил 269,5 млн. пасс-км, что на 10,2 млн пасс.км. меньше данных за 2014г. Отрицательная динамика доходов свидетельствует об уменьшении спроса на пригородные пассажирские перевозки. Расходы организации в 2015г уменьшились на 13,9 млн.руб по сравнению с 2014г (672,4 млн.руб.).

Финансовый результат за 2014 год – прибыль до налогообложения 1,7 млн. руб. Чистая прибыль составила 0,32 млн. руб. Финансовый результат за 2015 год – 5,1 млн.руб., чистая прибыль – 2,87 млн.руб.

Большое влияние на изменение пассажирооборота оказывает изменение цена на перевозку пассажиров, т.к. большую долю от общего объема пассажирооборота занимает категория платных пассажиров.

Рассмотрим изменение тарифов ОАО «Краспригород» на билет за 2009-2015 гг. на рисунке 10.

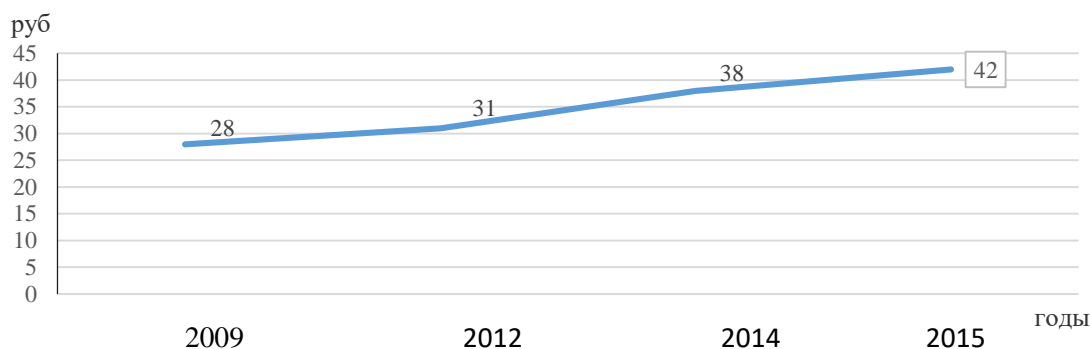


Рисунок 10 – Изменение тарифов ОАО «Краспригород», 2009-2015гг.,руб

Маркетинговая деятельность в компании ОАО «Краспригород» достаточно слабо развита. Маркетинговый отдел в организационной структуре отсутствует, и обязанности маркетинга перенесены на сотрудников отдела «Переработку первичных документов». Тем самым можно сделать вывод, что на продвижение предоставляемых услуг компания не тратит должные усилия и следствием этого является падения потока потребителей, а в некоторых случаях и вообще полное отсутствие информированности у населения г. Красноярска о существовании услуг железнодорожных пригородных пассажирских перевозок.

Но, несмотря на это компания ОАО «Краспригород» всё-таки предпринимает осуществление плана мероприятий, направленных на увеличение лояльности своих потребителей. По итогам деятельности компании в 2015 году были реализованы различные акции и мероприятия.

Как доказывает годовая отчетность компании за 2015 год, данные мероприятия, направленные на повышение количества и уровня лояльности потребителей, не принесли положительных результатов. Показатель количества перевезённых пассажиров упал не только по причине сокращения километража деятельности компании. Количество потребителей, осуществляющие полную оплату проездного документа, сократилось в связи с тенденцией автомобилизации, то есть у людей появляется возможность приобретения и использования альтернативы услугам компании ОАО «Краспригород». Можно сделать вывод, что для людей данной категории использование альтернатив

железнодорожному транспорту (автобусный транспорт или собственный автомобиль) имеет большее количество преимуществ, нежели чем услуги, предоставляемые компанией ОАО «Краспригород». И мероприятия, проводимые компанией в 2015 году для привлечения и увеличения уровня лояльности потребителей, не акцентировали должного внимания на преимуществах и достоинствах предоставляемых услуг.

В статье Левданской Д. «Основные тенденции рынка железнодорожных пассажирских перевозок в Красноярском крае» был проведен анализ социальных показателей ОАО «Краспригород» эмпирическим методом исследования – проведение опроса потребителей при помощи анкетирования.

Первый критерий, который был рассмотрен, это степень удовлетворённости потребителей ОАО «Краспригород» предоставляемыми услугами (рисунок 11). Респонденты при помощи пятибалльной шкалы (1 – совершенно не удовлетворён, 5 – полностью удовлетворён) оценивали соотношение своих ожиданий и результатов использования данных услуг [96].

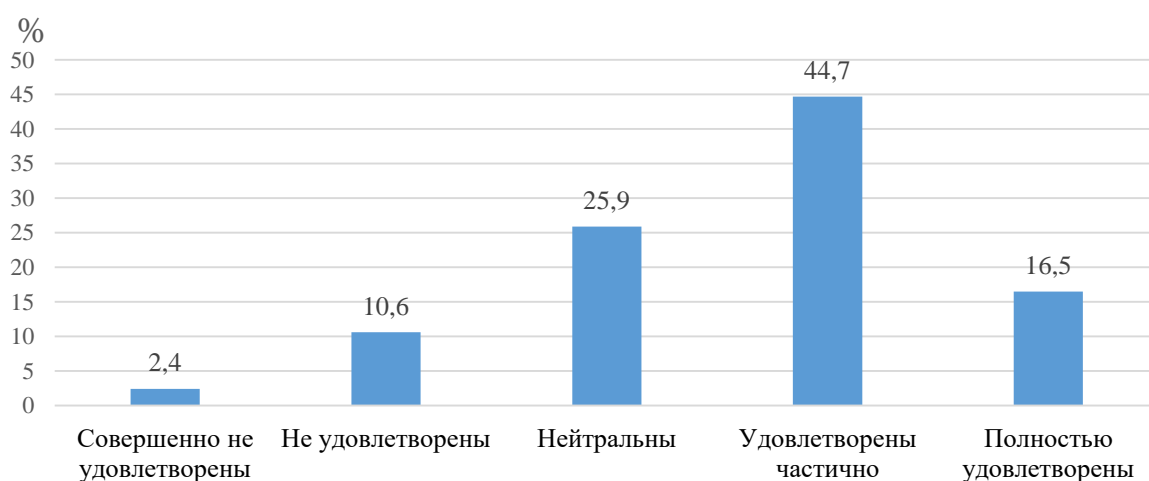


Рисунок 11 – Степень удовлетворённости потребителей ОАО «Краспригород» предоставляемым услугам, 2015 г.

Исследование показало, что 2,4% респондентов полностью не удовлетворены услугами, 10,6% – не удовлетворены, нейтральны 25,9%

опрашиваемых, удовлетворены 44,7% и полностью удовлетворены 16,5% респондентов. Большая часть клиентов компании являются «перебежчиками», которые нелояльны или равнодушны к деятельности ОАО «Краспригород».

На рисунке 12 представлен график целей, с которыми потребители услуг ОАО «Краспригород» совершали поездки на электропоездах в 2015г. [96]

Большее количество респондентов (63%) осуществляет перемещение на электропоездах для поездки на работу, 24% потребителей пользуется услугами ОАО «КрасПригород» для перемещения в родной город (это обуславливает процентное количество людей, перемещающихся в пригородном сообщении) и 7% респондентов ездит с целью поездки на дачу.

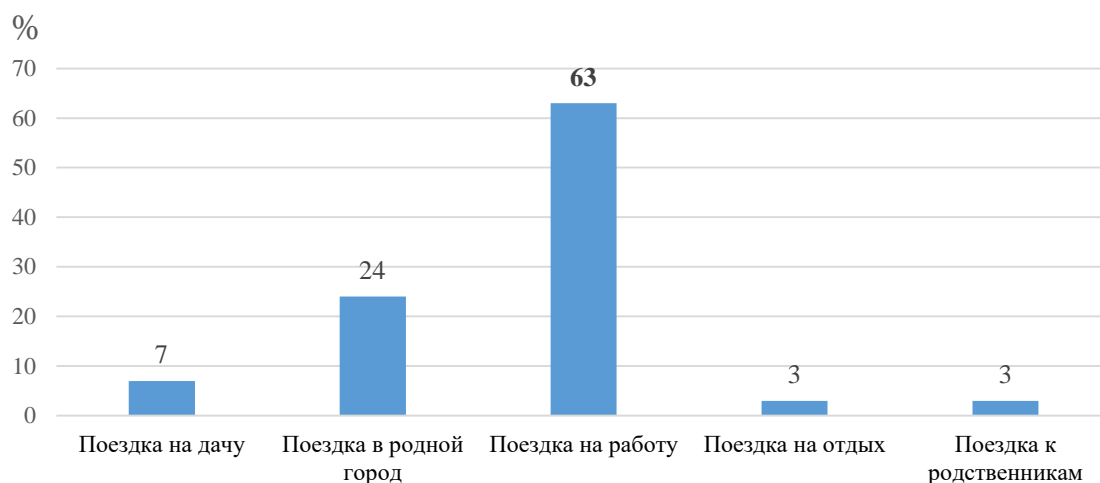


Рисунок 12 – Цель перемещения потребителей на электропоездах ОАО «Краспригород» в 2015 г.

На следующем графике отражены предпочтения потребителей в мероприятиях, направленных на усовершенствование услуг, предоставляемых компанией ОАО «Краспригород». Потребители выбирали наиболее им подходящие мероприятия, при помощи которых они смогли бы в полной мере удовлетворить все свои потребности. Мероприятия включают в себя: систему питания в подвижном составе, доступ к Wi-Fi, видеонаблюдение, онлайн - бронирование билетов, мобильное приложение, электропоезда 1-3 класса,

выпуск газеты компании. Результаты опроса по данному вопросу представлены на рисунке 13.

Таким образом, исходя из данных таблицы 13, можно сделать вывод, что потребители услуг железнодорожных пассажирских пригородных перевозок хотели бы осуществление следующих мероприятий: доступ к Wi-Fi (35%), запуск электропоездов 1-3 класса (26%), видеонаблюдение – 18% опрошиваемых, система питания (13%) и онлайн - бронирование проездных документов (8%) [96].

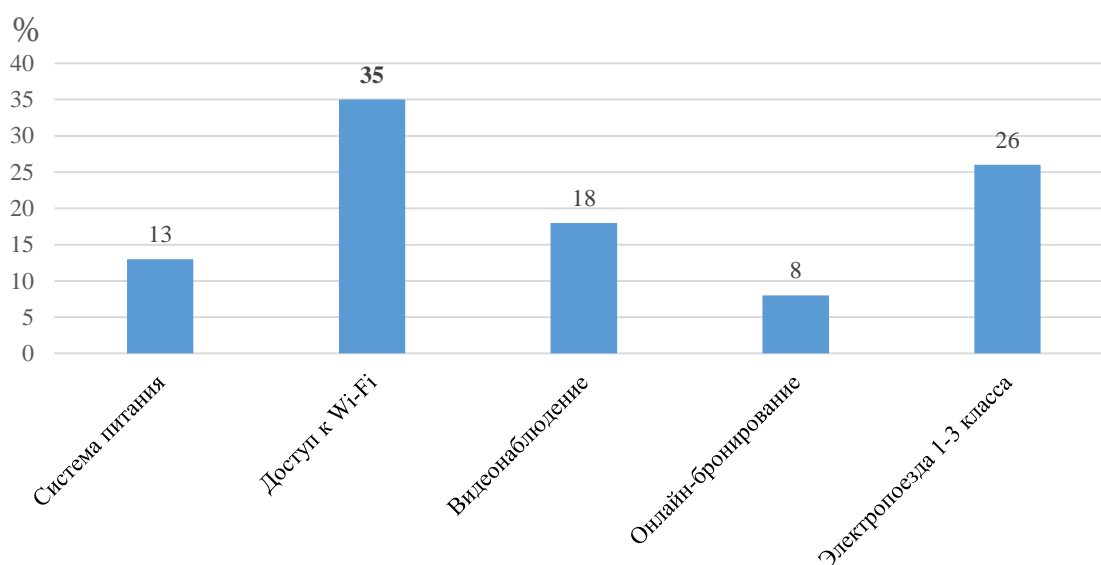


Рисунок 13 – Предпочтения пассажиров в мероприятиях по усовершенствованию услуг, предоставляемых ОАО «Краспригород»

На рисунке 14 представлена диаграмма удовлетворенности качеством услуг пассажиров ОАО «Краспригород».

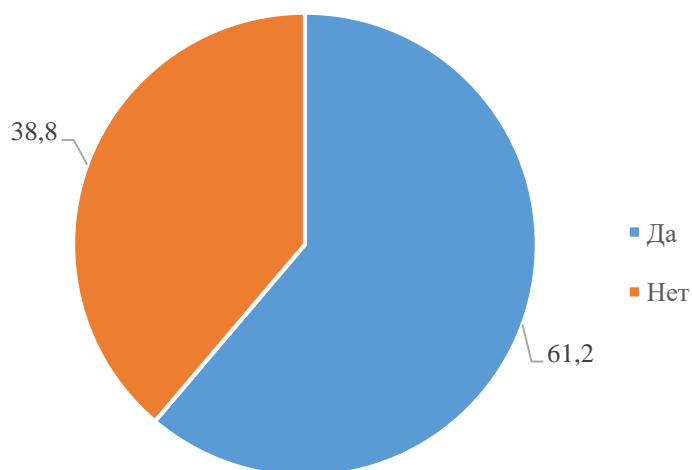


Рисунок 14 – Степень удовлетворенности респондентов качеством услуг, предоставляемых компанией ОАО «Краспригород» в 2015 г., %

Из рисунка 14 можно сделать вывод, что основная доля потребителей услуг ОАО «Краспригород» удовлетворены полностью или удовлетворены частично качеством предоставляемых услуг железнодорожных пассажирских пригородных перевозок компанией ОАО «Краспригород», процентное число таких пассажиров составляет 61,2%.

В следующей таблице 12 представим оценку потребителей услуг ОАО «Краспригород» по степени комфортности, безопасности и соответствия графика движения электропоездов потребностям жителей.

Таблица 12 - Критерии оценки пассажирами качества предоставляемых услуг ОАО «КрасПригород», 2015г

Критерии социальной эффективности	Оценка по 5-ти бальной шкале
Степень комфортности и безопасности	3,86
Соответствие графика движения электропоезда потребностям	3,5

Наиболее важной характеристикой услуг для потребителей является комфорт и безопасность, вторая по важности характеристика – соответствие графика движения электропоезда потребностям жителей [96].

На территории Сибирского Федерального Округа существуют компании, которые так же, как и ОАО «Краспригород» реализуют деятельность по пригородным пассажирским железнодорожным перевозкам. Это такие дочерние компании ОАО «РЖД» как: «Экспресс-Пригород» (г. Новосибирск), «Омск-Пригород» (г. Омск).

ОАО «Краспригород» и перечисленные компании находятся в более-менее одинаковых условиях реализации своих услуг, но показатели и результаты деятельности каждой из этих компаний разные. Для выяснения причин вышесказанных слов, целесообразно проведение анализа показателей доходов и расходов компаний СФО по предоставлению железнодорожных пассажирских пригородных перевозок, представленного на рисунке 15.

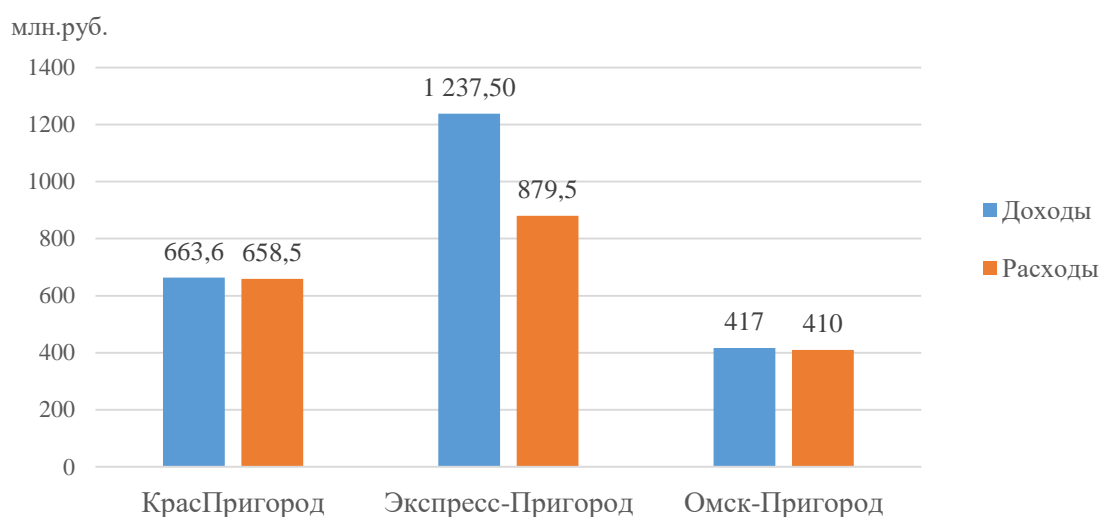


Рисунок 15 – Структура доходов и расходов пригородных пассажирских компаний Сибири за 2015 г.

Как видно из рисунка 15, наиболее прибыльной компанией из представленных является ОАО «Экспресс-Пригород». Деятельность именно этой компании будет взята в качестве «идеальной» модели в процессе проведения сравнительного анализа и совершенствования социально-экономической эффективности использования имущества ОАО «Краспригород».

Проведем сравнительный анализ деятельности компаний ОАО «Краспригород» и ОАО «Экспресс-Пригород» за 2015 год (таблица 13).

Таблица 13 – Сравнительный анализ показателей деятельности ОАО «Краспригород» и ОАО «Экспресс-Пригород», 2015г.

Показатель	ОАО «Краспригород»	ОАО «Экспресс-Пригород»
Доходы, млн.руб.	663, 6	1 237, 5
Расходы, млн.руб.	658, 5	879, 7
Пассажирооборот, млн. пасс.-км.	269,3	875
Количество перевезённых платных пассажиров, тыс.чел.	3175	15 660
Количество перевезённых категорий пассажиров (льготники, учащиеся, работники), тыс. чел.	2976	6607
Населённость вагона, чел./ваг.	24,9	28,1

Как можно увидеть из таблицы 13, компания ОАО «Экспресс-Пригород» по всем показателям опережает деятельность ОАО «Краспригород». Рассмотрим возможные причины.

Город Новосибирск, как и Красноярск, является городом «миллионником», с населением 1 550 000 человек, что на 500 000 человек больше, чем у нас. Количество населения, безусловно, оказывает влияние на объём потребителей услуг железнодорожных перевозок (количество перевезённых пассажиров в Красноярске 6382 тыс. чел., Новосибирск – 22 267 тыс. чел.), вследствие этого следуют показатели населённости вагонов [123].

Тем более большую часть прибыли «Экспресс-Пригород» получает от категории платных пассажиров, объём которых составляет 15 660 тыс. чел, что на целых 12 485 тыс. чел. больше, чем в «Краспригород».

Также причиной такого разрыва показателей деятельности компаний может быть уставный капитал. В «Экспресс-Пригород» он равен 849 000 рублей, что касается «Краспригород» уставный капитал компаний равен всего лишь 100 000 рублей.

Новосибирская компания ОАО «Экспресс-Пригород» также ощущает на

себе давление со стороны своих основных конкурентов, более того в Новосибирске существует метрополитен, который является конкурентом-заменителем в черте города, то есть конкурентная борьба видов транспорта, осуществляющих пассажирские городские и пригородные перевозки, в Новосибирске более обострена, нежели чем в Красноярске [123].

Немаловажное влияние оказывает показатель автомобилизации населения. В Новосибирске он равен – 271 машина на 1000 человек, Красноярск – более 300 машин на 1000 человек. Это может также являться причиной меньшего количества перевезённых пассажиров ОАО «Краспригород».

Ещё важной чертой ОАО «Экспресс-Пригород» является то, что компания проводит тщательный анализ и исследование деятельности и факторов, оказывающих влияние на неё, по всем направлениям реализации своей деятельности (южное, западное, восточное, Кузбасское, центральное направление). А также проводит исследование и сравнительный анализ деятельности своих основных конкурентов – автобусного транспорта (всё это отражено даже в годовом отчёте ОАО «Экспресс-Пригород») [123].

В результате ознакомления с деятельностью компании «Экспресс-Пригород», также можно сделать следующие выводы:

- осуществляет дополнительные и сопутствующие виды деятельности (услуга «Служба доставки пирогов»);
- внедряет новые проекты, касающиеся производственного аспекта и научно технического скачка в развитии (видеонаблюдение, Wi-Fi в подвижном составе, Смарт-карты, билетопечатающие автоматы);
- производит детальный анализ и эффективные маркетинговые исследования своей деятельности.

Благодаря этому можно не только объяснить положение лидера на отраслевом рынке данной компании, но и наличия такого огромного количества лояльных клиентов.

Все указанные выше факторы являются основными причинами разрыва

основных показателей деятельности ОАО «Краспригород» и ОАО «Экспресс-Пригород» г. Новосибирска. Некоторые нюансы деятельности «Краспригород» может позаимствовать у представителя Новосибирска, например, способ анализа и исследования деятельности компании и основных конкурентов.

В результате анализа основных показателей деятельности компании ОАО «Краспригород» можно сделать вывод, что за период 2014-2015 гг. были выявлены отрицательные результаты деятельности. Показатели снижаются в связи с усилением влияния со стороны внешних факторов: сокращение вагонокилометровой работы, увеличение стоимости тарифов, тенденции автомобилизации населения.

Показатели деятельности компании на железнодорожном рынке взаимосвязаны между собой, уменьшение одного показателя влечет за собой уменьшение остальных, так на примере ОАО «Краспригород», уменьшение вагонокилометровой работы повлияло на количество перевезённых пассажиров и пассажирооборот.

Большее количество пользователей удовлетворены полностью или удовлетворены частично качеством предоставляемых услуг железнодорожных пассажирских пригородных перевозок компанией ОАО «Краспригород». Процентное число таких пассажиров составляет 61%.

Таким образом, существует необходимость разработки мер, позволяющих повысить экономическую и социальную эффективность управления имуществом железнодорожного комплекса.

Одной из таких мер является реализация проекта «Городская электричка», которая может помочь разгрузить перегруженные городские дороги автомобильным транспортом и повысить уровень социальной удовлетворенности граждан, из которых 63 % пользуются железнодорожным пригородным транспортом для поездок на работу.

2.2 Повышение социально-экономической эффективности использования госимущества через реализацию проекта «Городская электричка»

В рамках снижения показателей деятельности ОАО «Краспригород», как составляющей части ОАО «РЖД», необходимо более качественным образом использовать имеющееся имущество, которое есть в распоряжении железнодорожного комплекса. Например, железные дороги, которые проходят по населенным пунктам.

Отдельным и очень важным элементом единой транспортной системы Красноярской агломерации является реализация проекта «Городская электричка», который относится к мероприятиям по повышению социально-экономической эффективности использования государственного имущества. Цель проекта – повышение качества транспортного обслуживания за счет развития технологий внутригородских перевозок и интеграции городских железнодорожных маршрутов с пригородным сообщением и перевозками другими видами транспорта [118].

Внутригородское железнодорожное движение впервые было организовано еще Красноярской железной дорогой в июле 2008 года. Ежедневно утром и вечером со станции Красноярск отправлялись два электропоезда по кольцу через мост 777 навстречу друг другу. Но отсутствие развитой городской инфраструктуры не позволило достойным образом заинтересовать пассажиров, а рост убытков от организации данного вида перевозок и отсутствие компенсации из бюджета региона привели к остановке движения по кольцевому маршруту [118].

В 2012 году ситуация изменилась кардинально. Рост количества личного транспорта, значительное увеличение пробок на автомобильных дорогах города, существенное сокращение скорости движения общественного транспорта, побудило заинтересованные стороны к пересмотру подхода к существующему транспортному обеспечению города и интеграции

электropоездов в систему городского транспорта.

С 2012 г. ОАО «Краспригород» совместно с Красноярской железной дорогой и Администрацией г. Красноярска осуществляет проект «Городская электричка». Данный проект способен организовать движение электропоездов в часы «пик» с интервалом в 20 минут и в какой-то мере заменить метро, строительство которого в г. Красноярске законсервировано на неопределенное время [118].

Наличие железнодорожной инфраструктуры является существенным преимуществом для успешной его реализации. Длина железнодорожных путей в черте города Красноярска составляет 73 км, в обслуживании пассажиров задействовано 17 остановочных пунктов. При этом, при следовании электропоездом, время в пути сокращается в 2-3 раза по сравнению с автобусным движением.

Проект «Городская электричка» включен в состав документов федерального и краевого уровня, таких как:

- Комплексная транспортная схема города Красноярска;
- Генеральный план города Красноярска.
- проект Концепции транспортного обеспечения XXIX Всемирной зимней универсиады 2019 года [118].

В сентябре 2014 года подписано Соглашение (от 10.09.2014 №56) между Правительством Красноярского края, администрацией города Красноярска и ОАО «РЖД» о взаимном сотрудничестве при организации перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в пределах города Красноярска. Данным Соглашением стороны обязались осуществить мероприятия, направленные на обеспечение условий для организации перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в черте города Красноярска (в их числе: строительство остановочных пунктов и транспортно-пересадочных узлов, устройство пешеходных подходов с ограждением пешеходной зоны, освещением и установкой информационных указателей).

Следует особо отметить, что Красноярский край первым в Российской Федерации организовал внутригородские перевозки железнодорожным транспортом. На сегодняшний день аналогичные проекты реализуются в 8 городах.

Особенным преимуществом внутригородского электропоезда является время в пути, которое сокращается в 2–3 раза по сравнению с автобусным движением. Временные преимущества очевидны и оценены пассажирами.

В 2013–2016 гг. в рамках проекта уже многое реализовано.

Внутригородские маршруты сегодня включаются в программу пригородных перевозок Красноярского края.

В 2014 году Правительством края решен вопрос установления единого тарифа на протяжении всего внутригородского маршрута вне зависимости от пункта посадки и пункта назначения, этот факт стал очень важным в развитии данного вида перевозок. С апреля 2016 года тариф на проезд в городской электричке составляет 19 рублей, в то время как стоимость проезда в автобусе – 22 рубля.

Следует отметить, что теперь в проект вошло и Дивногорское направление, на участок Енисей-Дивногорск распространен внутригородской тариф. Министерством транспорта совместно с АО «Краспригород» дополнительно назначена одна пара поездов. Красноярской железной дорогой сокращено время следования на 10 минут. Совокупные меры, направленные на повышение качества обслуживания пассажиров, способствовало увеличению пассажиропотока по направлению Красноярск–Дивногорск с мая 2016 года на 35 % в сравнении с аналогичным периодом прошлого года [118].

Платежная система, которой пользуются пассажиры «Городской электрички», аналогична общественному городскому транспорту. Наряду с традиционной наличной формой оплаты в кассе, на внутригородских маршрутах активно применяется безналичный расчет по «Транспортной карте», которая действует на всех видах городского общественного транспорта. Расчет по транспортной карте осуществляется непосредственно в электропоезде.

Кроме того, карта используется как «пересадочная», позволяющая пассажиру получить скидку 2 рубля при проезде на втором виде общественного транспорта в течение 90 минут. На сегодняшний день транспортной картой пользуется около 500 человек в сутки, т.е. порядка 10% внутригородских пассажиров.

Администрация Красноярска также активно участвует в развитии проекта. В самом крупном и населенном Советском районе города Красноярска построена конечная остановка для городского общественного транспорта около станции Красноярск–Северный, что позволило открыть регулярные перевозки на новом направлении Красноярск–Бугач- Красноярск–Северный 7-ю парами поездов по рабочим дням. Увеличению пассажиропотока с 2013 года в 2,6 раза, а за 2016 год – на 37 % в сравнении с предыдущим аналогичным периодом как раз и способствовало подведение 6 автобусных маршрутов, которые охватывают сразу 7 городских районов. Важно, что теперь, движение электропоездов увязано с работой муниципального транспорта [118].

Также городской администрацией подведены пешеходные дорожки с освещением к 8-ми остановочным пунктам железнодорожного транспорта.

В рамках проекта «Городская электричка» во внутригородских перевозках сегодня участвуют 30 пар пригородных поездов, ежедневно проходящих в городской черте, в том числе 10 пар назначены исключительно в пределах города. Разработанный график движения обеспечивает доставку жителей города в пиковые часы на работу и обратно, минуя «пробки».

В целом развитие проекта «Городская электричка» обусловлено повышенным интересом пассажиров и имеет положительную динамику. В период с 2012 г., т. е. с начала его реализации, по 2016 г. внутригородской пассажиропоток увеличился на 49 %, из которых в 2016 г. годовое количество пассажиров выросло на 8 % и составило 1,145 млн человек.

В целях повышения привлекательности проекта «Городская электричка», учитывая предложения горожан и членов Общественной палаты, на

сегодняшний момент необходима помощь администрации города Красноярска в решении следующих вопросов:

- установка беспроводного интернета в подвижном составе и оснащение электропоездов системой видеонаблюдения, что повысит комфортное передвижение пассажиров;
- обновление подвижного состава;
- создание новых посадочных платформ и привязке к транспортным пересадочным узлам;
- развитие новых маршрутов до близлежащих городов (продление внутригородских участков);

Рассмотрим некоторые мероприятия более подробно в Главе 3.

3 Разработка предложений по улучшению использования инструментов по управлению госимуществом на примере проекта «Городская электричка»

3.1 Предложения по улучшению использования инструментов по управлению госимуществом на примере проекта «Городская электричка»

В данной главе мы предлагаем рассмотреть мероприятия, направленные на увеличение социально-экономической эффективности использования государственного имущества через реализацию проекта «Городская электричка» в г.Красноярске.

В список рекомендаций входят следующие мероприятия:

1) Рекомендация по повышению социальной эффективности:

- установка беспроводного интернета в подвижном составе компании.

Цель мероприятия – повышение показателя удовлетворенности потребителей, осуществляющих полную форму оплаты проездного документа.

Данная рекомендация основана на возможности минимальных затрат на их осуществление путем заключения партнёрских взаимовыгодных отношений между компанией ОАО «Краспригород» и организациями, напрямую связанными с подготовленным мероприятием.

2) Рекомендация по повышению экономической эффективности:

- ввод дополнительного остановочного пункта на территории г. Красноярска в районе ТЦ «Красноярье» и Института цветных металлов и материаловедения.

Цель мероприятий – увеличение пассажиропотока на пути следования «Городской Электрички».

Данная рекомендация основана на возможности организации дополнительного остановочного пункта по минимальным затратам (на пробный период) за счет ОАО «Краспригород».

Установка беспроводного интернета в подвижном составе.

Одной из первых рекомендаций является установка Wi-Fi в подвижном составе.

На основе маркетингового исследования, которое было проведено эмпирическим методом, а именно опроса потребителей, пользующихся услугами ОАО «Краспригород», большинство пассажиров, а именно 35% опрошенных, заинтересованы, чтобы в вагонах был беспроводной интернет.

Данная рекомендация основана на возможности минимальных затрат на их осуществление путем заключения партнёрских взаимовыгодных отношений между компанией ОАО «Краспригород» и организациями, напрямую связанными с подготовленным мероприятием.

Описание мероприятия представлено в таблице 14.

Таблица 14 – Рекомендация по установке беспроводного интернета в подвижном составе «Городской электрички»

Характеристика	Описание
Актуальность	Заключается в том, что в настоящее время каждый второй человек является активным пользователем сети. С наличием Wi-Fi в подвижном составе можно с большей пользой провести пассажиру время в пути до места назначения, решая деловые вопросы.
Плюсы мероприятия	- удовлетворение запросов потребителей; - увеличение популярности компании; - повышение социальной эффективности.
Описание мероприятия	Установка 1 оборудования на 1 вагон подвижного состава с возможностью подключения более 10 пользователей.

Для осуществления мероприятия ОАО «Краспригород» необходимо привлечь компании-операторы мобильной связи для предоставления беспроводного интернета через мобильный роутер. Выбор именно этого варианта обусловлен экономией материальных средств, в виду убыточного положения компании и внедрения мероприятия на начальных этапах, как тестового варианта (если данное мероприятие в дальнейшем быстро окупится и

будет востребовано у потребителей, возможна установка более дорого оборудования).

Для разработки мероприятия необходимо было проведение анализа операторов мобильной связи, действующих на территории Красноярского края. Самыми популярными компаниями-операторами мобильной связи являются: Билайн, МТС и Мегафон. На основе результатов проведённого исследования информационно-аналитического агентства «TelecomDaily» было выявлено, что лидером является оператор «Билайн», средний и максимальные скорости услуг передачи данных которого в сетях третьего поколения к абоненту составила 2,8 и 13,8 Мбит/с соответственно.

В связи с этим ОАО «Краспригород» нужно закупить по одному оборудованию (роутеру) в вагон с доступом сети в зоне покрытия «Билайн». Средняя стоимость одной единицы оборудования составляет 4000 рублей, возможность подключения к роутеру – более 10 пользователей.

Суть мероприятия основывается на заключении партнёрских отношений на основе взаимовыгодных условий (таблица 15).

Таблица 15 – Условия партнёрских отношений компаний ОАО «Краспригород» и оператора мобильной связи «Билайн»

Компания	Условие партнёрства
«Билайн»	Предоставление бесплатного пользования или же безлимитного объема интернета на тестовый период осуществления мероприятия равный году.
«Краспригород»	Печатная реклама оператора в подвижном составе (листовки, плакаты) и автоматическое открытие браузера при подключении у каждого пользователя на стартовой странице сайта «Билайн» или же рекламного веб-сайта оператора

На сегодняшний день, доступ в интернет считается необходимостью для многих людей. Много времени люди проводят в пути на работу, учебу, дачу, отдых. И для многих время – это деньги. А доступ в интернет позволит решать также и деловые вопросы при переезде. Это повышает социальную эффективность.

Ввод дополнительного остановочного пункта на территории г. Красноярска.

В связи с отсутствием метро и большим количеством пробок на дороге в г.Красноярске, добраться до работы или до учебы жителям города очень сложно. Альтернативой метро может послужить подвижной состав «Городская электричка». Добраться на них с одного конца города до другого можно быстро и не дорого. Стоимость проезда на электропоезде в черте города дешевле проезда на автобусе на 3 рубля, и составляет 19 рублей.

Для повышения экономической эффективности деятельности ОАО «Краспригород» предлагается добавить остановочный пункт в черте г. Красноярска, а именно для работников и студентов в районе Института цветных металлов и материаловедения и Торгового Центра «Красноярье».

Схема планируемой железнодорожной станций на территории г.Красноярска представлена на рисунке 16.



Рисунок 16 – План-схема железнодорожных станций участка пути следования «Городской Электрички»

Примерный имеющийся поток пассажиров, пользующихся услугой проезда на электропоездах по территории г. Красноярска, на данный момент составляет в среднем 275 человек.

При появлении еще одной остановки увеличится пассажиропоток, вследствие чего изменятся экономические показатели ОАО «Краспригород». Но, конечно, и затраты вырастут.

Планируется, что при введении дополнительного остановочного пункта поток пассажиров увеличится не менее чем на 15%, что составит около 40 человек. Общий поток пассажиров с 275 человек увеличится до 315 человек. Данные взяты из заявлений и письменных просьб в адрес администрации ОАО

«Краспригород». За год увеличение количества пассажиров, перевезенных на территории города, составит 10 560 чел.

Для введения в действие дополнительного остановочного пункта на маршруте «Городской Электрички» г.Красноярска следует установить платформу. ОАО «Краспригород» на данный момент не располагает достаточными средствами для установки платформы, и оборудования крышей и лавочками мест ожидания электропоезда на станциях.

Поэтому на первое пробное время предлагается осыпать и выровнять щебнем запланированное остановочное место электропоездов на дополнительной станции.

Так как железнодорожное полотно полностью принадлежит РЖД и является имуществом Железной Дороги, в рамках этого, нет необходимости в получении дополнительного разрешения на реализацию остановочного пункта. Это будут просто затраты на работу.

Рассчитаем затраты на создание дополнительной железнодорожной станции.

1. Затраты на оборудование дополнительной станции.

$$З_{о.д.с} = n \times m \times k \times l + z, \quad (1)$$

где n – количество дополнительных станций;

m – количество требуемых машин с щебнем для осыпания им одной станции;

k – стоимость одного кубометра щебня;

l – количество кубометров щебня в одной машине;

z – затраты на оплату работы одной бригады.

$$З_{о.д.с} = 1 \times 2 \times 1,25 \times 6 + 9 = 24 \text{ тыс.руб}$$

Стоимость кубометра щебня 1,25 тыс.руб., цена указана с доставкой. Для подсыпания одной станции потребуется 2 машины щебня, вместительностью 6 куб.м. каждая.

Планируется нанять одну рабочую бригаду в составе трех человек для россыпи щебня по территории дополнительных остановочных пунктов. За день бригада закончит всю работу. Затраты, понесенные на оплату труда рабочих 9 тыс.руб. с учетом страховых взносов.

2. Выручка за год

$$B = n \times l \times m \times N, \quad (2)$$

где n – количество человек при увеличении пассажиропотока на 15%;

l – стоимость проезда на электропоезде в черте г.Красноярска;

m – среднее количество рабочих дней в месяц;

N – количество месяцев в году.

$$B = 40 \times 0,019 \times 22 \times 12 = 200,64 \text{ тыс.руб}$$

Таким образом, организовав дополнительный остановочный пункт на территории г.Красноярска, количество пассажиров увеличится в среднем на 15%, а именно на 40 человек (на 10 560 чел в год). Такое изменение повлечет за собой увеличение годовой выручки на 200,64 тыс.руб. Единовременные затраты на оборудование дополнительных станций составят 24 тыс.руб.

Таким образом, на основании необходимости разработки мер, позволяющих повысить экономическую и социальную эффективность управления имуществом железнодорожного комплекса, за счет продолжения реализации проекта «Городская Электричка», были разработаны мероприятия, целью которых является увеличение показателя удовлетворенности потребителей, а также пассажиропотока, который повлечет за собой изменение экономических показателей.

3.2 Социально-экономическая эффективность предложенных мероприятий

В пункте 3.1 был сформирован комплекс рекомендаций относительно повышения уровня социальной и экономической эффективности использования имущества ОАО «Краспригород» через реализацию проекта «Городская Электричка».

Затраты на реализацию мероприятия, направленного на установку беспроводного интернета в подвижном составе, представлены в таблице 16.

Таблица 16 – Затраты на установку беспроводного интернета в подвижном составе

Наименование	Затраты, руб.	Затраты на расчетный период, руб.
Закупка оборудования для установки беспроводного интернета	4 000 руб. за ед.	400 000

Из расчета, что в черте города курсируют 10 пар электропоездов, составностью в среднем 5 вагонов, сумма затрат на реализацию предложенной рекомендаций равна 400 000 рублей.

На основе маркетингового исследования, где 35% опрошенных заинтересованы, чтобы в вагонах был беспроводной интернет, будут более удовлетворены услугами ОАО «Краспригород», что, в свою очередь повлечет рост социальной эффективности.

Данная рекомендация основана на возможности минимальных затрат на их осуществление путем заключения партнёрских взаимовыгодных отношений между компанией ОАО «Краспригород» и организациями, напрямую связанными с подготовленным мероприятием.

В предыдущем параграфе мы рассчитали затраты, которые потребуются для создания остановочного пункта, таким образом, единовременные вложения составили 24 тыс.руб. Данные затраты будут покрыты за счет субсидий, которые выделяет Правительство Красноярского края.

Организовав дополнительный остановочный пункт на территории г.Красноярска в районе ТЦ «Красноярье» и Института цветных металлов и материаловедения, количество пассажиров увеличится на 15 %, а именно на 40 человек. Такое изменение повлечет за собой увеличение годовой выручки ОАО «Краспригород» на 200,64 тыс.руб.

Рассчитаем срок окупаемости и общую экономическую эффективность предложенных мероприятий.

Срок окупаемости, или экономический эффект рассчитаем по формуле (3).

1. Срок окупаемости внедрения дополнительной станции и установку беспроводного интернета

$$\text{Ток} = \text{Кап.вл}/\Delta\P, \quad (3)$$

где Кап.вл – капитальные вложения;

$\Delta\P$ – изменение прибыли, которое повлечет за собой внедрение мероприятия.

$$\text{Ток} = (24\,000 + 400\,000)/200,64 = 2,1 \text{ года}$$

Таким образом, срок окупаемости внедрения одной дополнительной железнодорожной станций для подвижного состава проекта «Городская Электричка», а также установку беспроводного интернета в каждом вагоне подвижного состава составит чуть более 2х лет, что является очень хорошим показателем для транспортной отрасли.

Наряду с расчетами сроков окупаемости единовременных вложений определяется также обратная величина — показатель общей экономической эффективности единовременных вложений. Экономическая эффективность — показатель, определяемый соотношением экономического эффекта (результата) и затрат, породивших этот эффект (результат). Иными словами, чем меньше

объем затрат и чем больше величина результата хозяйственной деятельности, тем выше эффективность.

Рассчитаем экономическую эффективность реализации мероприятий по формуле 4.

2. Экономическая эффективность

$$E = 1/\text{Ток}, \quad (4)$$

где Ток – срок окупаемости капитальных вложений.

$$E = 1/2,1 = 0,47$$

Показатель эффективности вложений в мероприятие означает, что реализация предложенных мероприятий является экономически целесообразным.

Отразим в таблице 17 как изменятся основные экономические показатели ОАО «Краспригород» после реализации предложенных мероприятий относительно данных 2015 года.

Таблица 17 – Сравнительный анализ экономических показателей ОАО «Краспригород»

Показатель	2015	План	Отклонение (+/-)
Доходы, млн.руб.	663, 6	663,8	0,2
Расходы, млн.руб.	658, 5	658,9	0,4
Пассажирооборот, млн. пасс.-км.	269,3	281,3	12
Количество перевезённых пассажиров, тыс.чел	6 382	6 392,6	10,6

Показатели социальной эффективности также возрастут. После реализации еще одного остановочного пункта показатель удовлетворенности пассажиров вырастит не менее, чем на 15%. Такой же процент пассажиров будут удовлетворены в потребности соответствия графика движения поездов,

так как теперь, как минимум, 40 человек смогут перемещаться на «Городской Электричке» по удобному для них графику. Показатель степени комфортности для пассажиров вырастет не менее чем на 35%, так как именно такой процент пользователей заинтересован в появлении в вагонах беспроводного интернета.

Таким образом, в условиях конкуренции, реализация предложенных мероприятий в рамках использования госимущества железнодорожного комплекса, дает небольшой экономический эффект, но в то же время дает достаточно большой социальный эффект.

После реализации мероприятий, направленных на повышение социально-экономической эффективности использования имущества железнодорожного комплекса, экономические показатели ОАО «Краспригород» увеличиваются. Выручка Компании в планируемом году вырастет на 0,2 млн.руб. Данное изменение произойдет за счет увеличения потока пассажиров после ввода в эксплуатации еще одного остановочного пункта на территории города. Расходы увеличатся на 0,4 млн.руб. из-за единовременных затрат на установку беспроводного интернета в вагонах «Городской Электрички», а также затрат на осыпку дополнительного остановочного пункта. Количество перевезенных пассажиров увеличится не менее чем на 10,6 тыс.чел., вследствие чего произойдет увеличение пассажиропотока на 12 млн.пасс-км.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Для достижения поставленной цели в дипломном проекте, были решены следующие задачи:

- изучены показатели социально-экономической эффективности использования государственного имущества;
- рассмотрены инструменты управления государственным имуществом;
- проанализирована социально-экономическая эффективность управления имуществом железнодорожного комплекса России;
- проанализирована социально-экономическая эффективность деятельности ОАО «Краспригород»;
- разработаны предложения по улучшению использования инструментов по управлению госимуществом на примере проекта «Городская электричка»
- проведена оценка социально-экономической эффективности предложенных мероприятий.

В рамках данной работы, основным инструментом повышения социально-экономической эффективности использования имущества железнодорожного транспортного комплекса, мы предлагаем продолжение реализации проекта «Городская Электричка», которая уже реализуется на сегодняшний день. Для этого имеются инфраструктурные возможности, но все эти возможности пока не используются полностью. В данной работе мы предлагаем как эти возможности использовать более полным образом.

Первым мероприятием является установка беспроводного интернета в подвижном составе. На сегодняшний день, доступ в интернет считается необходимостью для многих людей.

Цель мероприятия – повышение показателя удовлетворенности потребителей.

Данная рекомендация основана на возможности минимальных затрат на их осуществление путем заключения партнёрских взаимовыгодных отношений между компанией ОАО «Краспригород» и организациями, напрямую

связанными с подготовленным мероприятием.

Из расчета, что в черте города курсируют 10 пар электропоездов, составностью в среднем 5 вагонов, сумма затрат на реализацию предложенной рекомендации равна 400 000 рублей.

На основе маркетингового исследования, где 35% опрошенных заинтересованы, чтобы в вагонах был беспроводной интернет, будут более удовлетворены услугами ОАО «Краспригород», что, в свою очередь повлечет рост социальной эффективности.

Вторая рекомендация – ввод дополнительного остановочного пункта на территории г. Красноярска в районе ТЦ «Красноярье» и Института цветных металлов и материаловедения.

Цель мероприятия – увеличение пассажироопотока на пути следования «Городской Электрички», которое приведет к росту экономической эффективности.

Данная рекомендация основана на возможности организации дополнительного остановочного пункта по минимальным затратам (на пробный период) за счет ОАО «Краспригород».

Единовременные вложения для реализации предложенных меропрприятий составили 424 тыс.руб., а годовая выручка, которую мы получим от увеличения количества пассажиров – 200,64 тыс.руб. Срок окупаемости составил 2,1 года, что является очень хорошим показателем, и говорит о том, что капитальные вложения окупятся чуть более чем через 2 года.

Средства, использованные для реализации предложенных мероприятий, будут взяты из суммы субсидий, которые выделяет Правительство Красноярского края для поддержания деятельности социально-значимого предприятия ОАО «Краспригород».

Таким образом, в условиях конкуренции «Городской Электрички» с автомобильным транспортом, реализация предложенных мероприятий в рамках использования госимущества, дает небольшой экономический эффект, но в то же время дает достаточно большой социальный эффект.

После реализации мероприятий, направленных на повышение социально-экономической эффективности использования имущества железнодорожного комплекса, экономические показатели ОАО «Краспригород» увеличиваются. Выручка Компании в планируемом году вырастет на 0,2 млн.руб. Данное изменение произойдет за счет увеличения потока пассажиров после ввода в эксплуатации еще одного остановочного пункта на территории города. Расходы увеличатся на 0,4 млн.руб. из-за единовременных затрат на установку беспроводного интернета в вагонах «Городской Электрички», а также затрат на осыпку дополнительного остановочного пункта. Количество перевезенных пассажиров увеличится не менее чем на 10,6 тыс.чел.

Показатели социальной эффективности также возрастут. После реализации еще одного остановочного пункта показатель удовлетворенности пассажиров вырастит не менее, чем на 15%. Такой же процент пассажиров будут удовлетворены в потребности соответствия графика движения поездов, так как теперь, как минимум, 40 человек смогут перемещаться на «Городской Электричке» по удобному для них графику. Показатель степени комфортности для пассажиров вырастет не менее чем на 35%, так как именно такой процент пользователей заинтересован в появлении в вагонах беспроводного интернета.

Таким образом, в рамках реализации проекта «Городская Электричка» в рамках сокращения интереса к железнодорожным перевозкам, предложенные мероприятия позволят использовать имеющееся имущество, находящееся в собственности ОАО «РЖД» более эффективным образом.

В целях повышения привлекательности проекта «Городская электричка», учитывая предложения горожан и членов Общественной палаты, на сегодняшний момент необходима помощь администрации города Красноярска в решении следующих вопросов:

- обновление подвижного состава;
- оснащение электропоездов системой видеонаблюдения с целью обеспечения максимально комфортного передвижения пассажиров;

- создание новых посадочных платформ и привязке к транспортным пересадочным узлам;
- развитие новых маршрутов до близлежащих городов (продление внутригородских участков);
- организация работы круглосуточной «горячей линии» по вопросам обслуживания в поездах и на вокзалах;
- заключение договоров с предприятиями на перевозку работников к месту работы и обратно;
- повышение скорости движения пригородных электропоездов;
- проведение маркетинговых исследований для большего понимания нужд пассажиров и их перевозок;
- осуществление информирования пассажиров о расписании движения электропоездов с использованием SMS-технологии.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

- 1 Конституция Российской Федерации от 12. 12.1993 (ред. от 30.12.2008)
// Российская газета. – 25.12.1993. – № 237.
- 2 Приказ Минтранса РФ «Об утверждении Административного регламента Федерального агентства железнодорожного транспорта предоставления государственной услуги по осуществлению пономерного учета железнодорожного подвижного состава и контейнеров» от 25.07.2012 N 266
- 3 Приказ Минтранса России «Об утверждении Правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом» от 19.12.2013 N 473
- 4 Приказ Минтранса РФ от 18.07.2007 N 99 "О критериях определения категорий поездов для перевозки пассажиров в зависимости от скорости их движения и расстояния следования"
- 5 Федеральный закон от 13.07.2015 № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»
- 6 ФЗ от 21 июля 2005 г. №115-ФЗ «О концессионных соглашениях» (ред. от 3 июля 2016г)
- 7 Федеральном законе от 21 декабря 2001 г. № 178-ФЗ «О приватизации государственного и муниципального имущества»
- 8 Федеральным законом от 26 июля 2006 г. №135-ФЗ «О защите конкуренции» (ред. от 4 июля 2016г)
- 9 Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» от 10.01.2003 N 17-ФЗ в ред. от 03.07.2016
- 10 Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» от 10.01.2003 N 18-ФЗ в ред. от 01.05.2017

11 Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации до 2020 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.bestpravo.ru/federalnoje/hj-zakony/mlp.htm>.

12 Проект Стратегии социально-экономического развития Красноярского края до 2020 г. от 16.05.2013 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://econ.krskstate.ru/dat/File/11/Strategiya-16.05.pdf>.

13 Стратегия социально-экономического развития Сибири до 2020 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ict.nsc.ru/win/anons/1689/10/str-razv-sib.pdf>

14 Постановление правительства РФ «О Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года» от 17.06.2008 № № 877-р

15 Постановление Правительства Российской Федерации «О Концепции управления государственным имуществом и приватизации в Российской Федерации» от 09.09.99г. N 1024 (с изменениями на 29.11.2000г.) // Справочная правовая система «КонсультантПлюс» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

16 Абдукаримов, И.Т. Анализ финансового состояния и финансовых результатов предпринимательских структур: Учебное пособие / И.Т. Абдукаримов, М.В. Беспалов. - М.: НИЦ ИНФРА-М, 2013. - 215 с.

17 Акимова И.П., «Зеленая» логистика элемент повышения безопасности железнодорожного транспорта // Труды 16-й научн.-практ. конференции «Экономические и правовые аспекты управления безопасностью перевозок пассажирских грузов». – М.: МИИТ, 2015

18 Акулов М.П. Концепция программы лояльности холдинга «РЖД», реализуемая ОАО «ФПК» утверждена вице-президентом ОАО «РЖД» / М.П. Акулов 12 декабря 2013 г. - № 406

19 Алпатов А.А., Пушкин А.В., Джапаридзе Р.М. Государственно-частное партнерство. Механизмы реализации. – М.: Альбина Паблишерс, 2010. – С. 23.

20 Бандурин В. В., Кузнецов В. Ю. Управление федеральной собственностью в условиях переходной экономики. – М.: Наука и экономика, 2009. 151 с

21 Басовский, Л.Е. Экономический анализ (Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности): Учебное пособие / Л.Е. Басовский, А.М. Лунева, А.Л. Басовский. - М.: ИНФРА-М, 2010. - 222 с.

22 Белов, И.В. Экономика железнодорожного транспорта: учеб.пособие / И.В. Белов. – М.: УМК МПС России, 2012. – 600 с.

23 Белов С.А. Публично-частное партнерство в России и зарубежных странах. Правовые аспекты / С.А. Белов, Е.В. Гриценко, Д.А. Жмулина; под ред. В.Ф. Попондопуло и Н.А. Шевелевой. – М.: Инфотропик, 2015. – 528 с.

24 Белокрылова О.С. Взаимодействие бизнеса и власти в процессе формирования стратегии экономического развития регионов // Проблемы формирования государственных политик в России. М.: Научный эксперт, 2016. С. 570.

25 Брусов, П. Н. Финансовый менеджмент. Финансовое планирование: учеб. пособие / П. Н. Брусов, Т. В. Филатова. – М.: КНОРУС, 2012. – 226 с.

26 Варнавский В.Г. Государственно-частное партнерство: теория и практика / В.Г. Варнавский, А.В. Клименко, В.А. Королев. – М.: ГУ-ВШЭ, 2010. – 246 с.

27 Василенко, И. А. Государственное и муниципальное управление / И.А. Василенко. - М.: Юрайт, 2010. - 416 с.

28 Василенко, И. А. Государственное и муниципальное управление. Учебник / И.А. Василенко. - М.: Юрайт, 2013. - 496 с.

29 Василенко, И. А. Государственное и муниципальное управление. Учебник / И.А. Василенко. - М.: Юрайт, 2014. - 494 с

30 Винницкий, А. В. Государственная собственность в административном праве: учебник / А. В. Винницкий. - М.: Статут, 2010. - 432 с.

31 Галабурда В.Г., Иванова Е.А., Соколов Ю.И. Основы маркетинга на транспорте. Учебное пособие. – М.: МИИТ, 2011. – 268 с

- 32 Герасимова, В.И. Экономический анализ хозяйственной деятельности / В. И. Герасимова, Г. Л. Харевич. – Минск: Право и экономика, 2012. – 513 с.
- 33 Государство и бизнес: институциональные аспекты. М.: ИМЭМО РАН, 2016. 40 с.
- 34 Григорьева, Т.И. Финансовый анализ для менеджеров: оценка, прогноз: учебник для магистров / Т. И. Григорьева; Высш. шк. экономики, нац. исслед. ун-т. - Второе издание, переработанное и дополненное. - Москва: Юрайт, 2012. - 462 с.
- 35 Данилин В.Ф. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта: Учебник для вузов ж.-д. транспорта. – М.: ГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2008. – 415 с
- 36 Дойников, И. В. Управление государственной собственностью: учебник И. В. Дойников. - М.: МОДЭК, 2012. - 184 с.
- 37 Донцова Л.В., Никифорова Н.А. Анализ финансовой отчетности: Учебное пособие. – М.: Издательство «Дело и сервис», 2009. – 365 с
- 38 Ефименко Ю.И., Уздин М.М., Ковалев В.И. Общий курс железных дорог: Учебное пособие для студ. Учреждений сред. проф. образования / Ю.И. Ефименко, М.М. Уздин, В.И. Ковалев и др.; Под ред. Ю.И. Ефименко. - М.: Издательский центр "Академия", 2005. - 256 с.
- 39 Иваненко, А.Ф. Анализ хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте: учебник для вузов ж/д транспорта / А.Ф. Иваненко. – М.:Маршрут, 2011. -568 с.
- 40 Игнатов В. Повышение эффективности государственной власти и управления – жизненно важная проблема сохранения российской государственностью. – М.: Дело, 2007.
- 41 Итоги социально-экономического развития Российской Федерации за 2014 год. – М., 2015.

42 Кошкин, В. И., Беляев, С. Г., Дорогов, Н. И. и др. Управление государственной собственностью: учебник / В. И. Кошкин, С. Г. Беляев, Н. И. Дорогов и др. ; под ред. Виталия Кошкина. - М.: Эксмо, 200. - 664с

43 Леви А.В. Эффективное управление муниципальной собственностью / А.В. Леви. - М., 2008. - 239 с

44 Любушин, Н. П. Экономический анализ: учебник / Н. П. Любушин. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2010. – 575 с.

45 Мацкуляк, И. Экономика государственных и муниципальных предприятий : учебник / И. Мацкуляк. - М.: РАГС, 2010. - 488 с.

46 Мысляева, И. Н. Государственные и муниципальные финансы: учебник / И. Н. Мысляева. - 2-е изд., перераб. и доп. - М.: ИНФРА-М, 2007. - 360 с.

47 Михайлушкин О.П., Карпычева М.В. Анализ экономической и финансовой деятельности транспортной компании В сборнике: Современные проблемы управления экономикой транспортного комплекса России: конкурентоспособность, инновации и экономический суверенитет Международная научно-практическая конференция, посвящается 85-летию института экономики и финансов МИИТа. Московский государственный университет путей сообщения, Институт экономики и финансов. 2015. С. 321-322.

48 Михальцев, Е.В. Себестоимость железнодорожных перевозок / Е.В. Михальцев. М.: Трансжелдориздат, 2010. – 318 с.

49 Моделирование социоэколого-экономической системы региона / Под ред. В. И. Гурмана, Е. В. Рюминой. – М.: Наука, 2001. – 175 с.

50 Половинкин, П. Д., Савченко, А. В. Основы управления государственной собственностью в России: учебник / П. Д. Половинкин, А. В. Савченко. - М.: Инфра-М, 2000. - 192 с

51 Савин, В.И. Пригородные электропоезда: Справочное пособие / В.И. Савин. - М.: Издательство «Дело и Сервис», 2010. - 528 с.

52 Савин В.И. Перевозки грузов железнодорожным транспортом: Справочное пособие / В.И. Савин. - М.: Издательство «Дело и Сервис». – 2003. – 528 с.

53 Савицкая Г.В. Экономический анализ: Учебник. – 14-е изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2013.

54 Синягов, А., Яковлев, В., Чичерова, Е. и др. Экономика муниципальных и государственных предприятий : учебник / А. Синягов, В. Яковлев, Е. Чичерова и др. - М.: РАГС, 2009. - 138 с

55 Смирнов С.Н., Сидорина Т.Ю. Социальная политика: учебное пособие. – М.: Издательский дом ГУ ВШЭ, 2004

56 Соколов Ю.И. Управление качеством продукции на железнодорожном транспорте. Учебное пособие. – М.: МИИТ, 2008. – 168 с.

57 Социальная политика: учебник для бакалавров / Под ред. проф. Е.И. Холостовой, проф. Г.И. Климантовой. – М: Юрайт, 2011. – 367 с. 102.

58 Социально-экономическое положение Красноярского края в 2014 году. Доклад № 1.37.1. 103. Сухановский А.

59 Социальная политика государства в российской экономике // Международный журнал «Теория и практика управления». – 2008. – № 1. – С. 54-58.

60 Талапина, Э. В. Управление государственной собственностью: учебник / Э. В. Талапина. - М.: «Юридический центр пресс», 2002. - 452 с.

61 Тихомиров, Н. Ю. Уставы унитарных предприятий (по новому Федеральному закону «О государственных и муниципальных унитарных предприятиях») : учебник / Н. Ю. Тихомиров. - М.: Издание Тихомирова Н. Ю., 2003. - 64 с.

62 Туранов Х. Т., Корнеев М. В. Транспортно-грузовые системы на железнодорожном транспорте: Учебное пособие / Х.Т. Туранов, М.В. Корнеев. – Екатеринбург: Изд-во УрГУПС, 2008. – 445 с.

63 Управление государственной собственностью: Учеб. / Под ред. В. И. Кошкина, В. М. Шупыро. – М.: ИНФРА-М, 2009. – 496 с.

64 Уткин Э.А., Денисов А.Ф. Государственное и муниципальное управление - М.: Ассоциация авторов и издателей «Тандем» Издательство «Экмос», 2007.

65 Филиппов М.М., Уздин М.М. Ефименко Ю.И. Железные дороги. Общий курс: Учебник для вузов / М.М. Филиппов, М.М. Уздин, Ю. И. Ефименко и др.; Под ред. М. М. Уздина. - 4-е изд., перераб. И доп. - М.: Транспорт, 1991. – 295 с.

66 Хушит, Л.И. Общий курс железных дорог: Учебник для техникумов и колледжей ж.-д. транспорт / Л.И. Хушит. - М.: Маршрут, 2009. - 256 с.

67 Шульга, А.М. Себестоимость железнодорожных перевозок / А.М. Шульга. – М.: Транспорт, 2014.

68 Щавелев, Д. С. Анализ финансовой деятельности предприятия: / Д. С. Щавелев, Е. В. Чурсин. - Второе издание, переработанное и дополненное. - Москва: ИНФРА-М, 2010. – 276 с.

69 Ямщиков А.С., Лихтер А.В. Специфика социальной инфраструктуры сибирских городов и перспективы ее совершенствования: монография / Сибирский государственный университет. – Красноярск, 2009. – 215 с. 119.

70 Ямщиков А.С., Руйга И.Р. Особенности применения механизма государственно-частного партнерства в практике управления государственными и муниципальными автономными учреждениями социальной сферы // Вестник алтайской науки. – 2015. – № 3-4. – С. 598-604.

71 Ямщиков А.С., Руйга И.Р. Механизмы реализации государственно-частного партнерства в социальной сфере региона: монография. –Новосибирск. 2016. -206 с.

72 Яновский, В. В. Введение в специальность "Государственное и муниципальное управление" / В.В. Яновский, С.А. Кирсанов. - Москва: КноРус, 2012. - 200 с.

73 Яновский, В. В. Государственное и муниципальное управление. Введение в специальность / В.В. Яновский, С.А. Кирсанов. - Москва: КноРус, 2013. - 200 с.

- 74 Астринский, Д. Экономический анализ финансового положения предприятия / Д. Астринский // Экономист. - 2011. - №12.
- 75 Агеев, В.Д. Недостатки железнодорожного транспорта / В.Д. Агеев // Железнодорожник. – 2013.
- 76 Боронина, Э.С. Оценка основных средств в соответствии с концепциями поддержания капитала компании / Э.С. Боронина // Бухгалтерский учет. – 2009. - № 17. – С. 62 – 66.
- 77 Быков, П.К. Транспортная отрасль России / П.К. Быков // Транспорт. – 2013.
- 78 Выборова, Е.Н. Особенности диагностики финансового состояния субъектов хозяйствования / Е.Н. Выборова // Аудитор. - 2011.
- 79 Гончаров, А.И. Система индикаторов платёжеспособности предприятия / А.И. Гончаров // Финансы. - 2010. - № 6. - С.69-70.
- 80 Григорьев А. В. Росимущество и Всероссийское общество оценщиков / А. В. Григорьев // Управление собственностью. – 2005. – №3. – С. 69–72.
- 81 Дербенева, Н.С. Безопасность движения поездов / Н.С. Дербенева // Транспорт и Логистика. – 2013. №4. С.56
- 82 Дымов, М.В. Развитие железнодорожной инфраструктуры / М.В. Дымов // Железнодорожный транспорт. – 2010. № 8. С.21-23.
- 83 Ермаков В. Собственность и имущество: экономический и правовой аспекты / В. Ермаков // Бизнес-Академия. – 2003. – №10. – С. 58–64.
- 84 Ефремова, А.А. Способы калькулирования себестоимости продукции, /А.А. Ефремова // Справочник экономиста – 2011. – №9. – с. 96
- 85 Журавлёва А.В., Майс В.Р. научная статья на тему «Организация, её внутренняя и внешняя среда на примере ОАО «РЖД»» / А.В. Журавлева, В.Р. Майс 2015 г.
- 86 Завьялов, Д.В. Удовлетворенность потребителей в системе управления качеством транспортного обслуживания / Д.В. Завьялов // Экономика и управление. – 2015. – №4. – С. 26–30.

- 87 Иванова Е.А., Шлеин В.А. Оценка экономической эффективности управленческой деятельности транспортной компании./ Экономика железных дорог, 2012. № 10. – с. 36-39.
- 88 Ивашковская, И. В. От финансового рычага к оптимизации структуры капитала компании / И.В. Ивашковская // Управление компанией. - 2012. № 11. С.18-21.
- 89 Илясов, Г. Оценка финансового состояния предприятия / Г. Илясов // Экономист. - 2010. - №6. - С.49-54.
- 90 Иванцова, Н.К. Способы снижения производственных расходов / Н.К. Иванцова // Железные дороги. – 2010. -№10. –С. 89-90.
- 91 Коган, О.Н. Состояние железнодорожного транспорта / О.Н. Коган // Железнодорожный транспорт. – 2013. -№3. – С. 12-14.
- 92 Кошкин В. И. Государственная собственность в экономике России и других стран: вопросы истории и теории / В. И. Кошкин // Управление собственностью. – 2003. – №2. – С. 64–66.
- 93 Кнут, О.В. Финансовое состояние ОАО «РЖД» / О.В. Кнут // Транспорт и Логистика. - 2012.
- 94 Лапина, О.И. Отечественный и зарубежный опыт работы железнодорожного транспорта / О.И. Лапина // Транспорт. – 2012.
- 95 Левданская, Д.В. Оценка стратегического положения рынка железнодорожных пригородных перевозок на территории Красноярского края (ОАО «Краспригород») / Д.В. Левданская // Сибирский Федеральный Университет. -2015г
- 96 Макова, Г. Будущее железнодорожного транспорта / Г. Макова // Железнодорожник. – 2012. - №8. – С.23-24
- 97 Мачерет Д.А. Об экономических проблемах развития транспортной инфраструктуры // Мир транспорта. 2013. № 3.
- 98 Мишин, Е.Н. Затраты железнодорожного транспорта / Е.Н. Мишин // Железнодорожник. -2011. - №2. – С.50.

- 99 Назарова, И.В. Управление затратами. Новый взгляд / И.В. Назарова / Известия Российского государственного педагогического университета им. А.И. Герцена. – 2011. – № 23. – с. 3-7.
- 100 Носова, Н.А. Преимущества и недостатки железнодорожного транспорта / Н.А. Носова // Железнодорожник. – 2011. - № 6. –С.34.
- 101 Оникин, Р. Оценка финансового состояния предприятия / Г. Илясов // Экономист. - 2011. - №2. - С.4-5.
- 102 Рожкова С. Анализ мирового опыта использования государственно-частного партнерства в различных отраслях экономики // Рынок ценных бумаг. 2008. № 1. С. 50-55.
- 103 Серова В.А. Проблемы пассажирского транспорта и качество жизни / В.А. Серова, Н.А.Серова // Север рынок: формирование экономического порядка. – 2011. – Т.2, №28. – С. 107-110
- 104 Соколов Ю.И. Проблема качества на стальных магистралях // Отечественные записки. 2013. № 3. С. 54-63.
- 105 Соколов Ю.И. Управление качеством продукции на железнодорожном транспорте // Учебное пособие / Москва, 2008. 168 с.
- 106 Соколов Ю.И. Лавров И.М. Экономическая эффективность управления качеством транспортного обслуживания // Соискатель, № 2, 2015.
- 107 Соколов Ю.И., Лавров И.М. Повышение качества транспортного обслуживания // Экономика железных дорог. 2015. № 8. С. 76-81.
- 108 Сосна С.А. Концессионные соглашения. Теория и практика. М.: «Нестор Академик Паблишерс», 2012. 256 с.
- 109 Сулина, В. Перспективы развития железнодорожной отрасли / В. Сулина // Железные дороги мира. – 2012. - №7. –С. 43-44.
- 110 Теплова, Т.В. Современные модификации стоимостной модели управления компанией. Вестник Московского государственного университета. Серия Экономика (1): 83–103, 2013.

111 Терешина Н.П., Гусев С.А., Жаков В.В. Вопросы конкурентоспособности и безопасности железнодорожных перевозок в современных условиях // Экономика железных дорог. 2013. №8. С.43-54.

112 Трудов О., Алексеев Е. Пригородные железнодорожные перевозки: проблемы и пути решения. / О. Трудов, Е. Алексеев. // журнал «Экономика железных дорог». – 2014.

113 Шмыголь И. В. Перспективы развития транспортно- пересадочных узлов в Российской Федерации // «Транспорт Российской Федерации», 2014. № 4 (53).

114 Ширяев, С.А. Исследование удовлетворенности пассажиров качеством транспортного обслуживания в пригородном сообщении / С.А. Ширяев, О.В. Устинова, В.А. Гудков // Известия ВолгГТУ. Серия, Наземные транспортные системы. – 2011. – Вып. 4. – №. 12 (85). – С. 107-108.

115 Железнодорожные перевозки. Транспортал. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.transportall.ru/info/railways/881/>

116 Никитин О.А. «Зарубежный опыт реформирования системы управления пассажирскими перевозками на железнодорожном транспорте» /«Raex – рейтинговое агентство» [Электронный ресурс] : Режим доступа : <http://www.raexpert.ru/conference/2006/railway/stenogramma/nikitin/>

117 Официальный сайт Министерства транспорта РФ [Электронный ресурс]. Режим доступа: www.fasi.gov.ru/

118 Официальный сайт ОАО «Краспригород» [Электронный ресурс]. Режим доступа: www.krasprigorod.ru/

119 Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.gks.ru/>

120 Официальный сайт ОАО «РЖД» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.rzd.ru/> – Загл. с экрана.

121 Официальный сайт Министерства экономического развития Российской Федерации [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://economy.gov.ru/minec/main>.

122 Официальный сайт Правительства Красноярского края [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.krskstate.ru/>.

123 ОАО «Экспресс-Пригород» [Электронный ресурс] : Официальный сайт. – Режим доступа: <http://www.express-prigorod.ru/>

124 Официальный сайт Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Красноярскому краю [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://krasstat.gks.ru/>.

125 Российское рейтинговое агентство «Эксперт РА» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.raexpert.ru/>

126 Транспорт Российской Федерации. Портал для специалистов транспортной отрасли [Электронный ресурс] : Официальный сайт. – Режим доступа: <http://www.rostransport.com/>

127 Официальный сайт Всероссийского центра изучения общественного мнения (ВЦИОМ) // [Электронный ресурс] URL: www.wciom.ru

128 Якунин В.И. Партнерство в механизме государственного управления // Социологические исследования. 2007. № 2. С. 58-68.

129 Якунин В.И. «Новые сервисы для пассажиров» / «Радио ЭХО Москвы» [Электронный ресурс]:Режим доступа: http://echo.msk.ru/blog/yakunin_v/899618-echo/

130 Logistics in Russia: New Ways of Realizing the Potential. The Boston Consulting Group. The Chamber of Commerce of the Russian Federation. April, 2014

131 Private Public Partnership for Innovation: Policy Rationale, Trends and Issues. OECD, 10-12 December 2012. <http://www.oecd.org/documents/25718007.pdf> (Дата обращения: 09.01.2017).

132 Public Private Partnership: Financing a Common Wealth. – Washington, 2016. – 320 p.

133 Robinson Herbert. Governance and Knowledge Management for Public-Private Partnership / Herbert Robinson. – London: Wiley-Blackwell, 2016. – 247 p.